نشرنو

کتابخانهٔ ایران‌شناسی ۱

بادبانهای جنوب

دریانوردی بادبانی در خلیج فارس و اقیانوس هند

علی پارسا



فرهنگ نشر نو
تهران
۱۳۹۱

Sails of the South
Sailing in Persian Golf
and Indian Ocean

Ali Parsa
Tehran, Farhang e Nashr e Now, 2013

بادبانهای جنوب
دریانوردی بادبانی در خلیج فارس
و اقیانوس هند

نوشته علی پارسا

فرهنگ‌نشرنو کتابخانه ایران‌شناسی ۱
تهران، خیابان ۱۲ فروردین، نبش نظری، شماره ۱۰۴
تلفن ۶۶۴۹۱۵۸۰
نوبت چاپ اول
شمارگان ۱۱۰۰
نقاش و تصویرساز مرجان نعمتی
کتاب‌آرا امیرحسین مهدی‌زاده
چاپ کاوا

فهرست کتابخانه ملی
سرشناسه پارسا، علی، ۱۳۲۹ -
عنوان و نام پدیدآور بادبانهای جنوب: دریانوردی بادبانی
در خلیج فارس و اقیانوس هند/نوشته علی پارسا
مشخصات نشر تهران : فرهنگ نشر نو، ۱۳۹۱
مشخصات ظاهری ۲۴۰ ص-: مصور(رنگی)، جدول(رنگی)
فروست کتابخانه ایران‌شناسی؛ ۱
شابک ۹۷۸-۹۶۴-۷۴۴۳-۶۷-۸
وضعیت فهرست نویسی فیپا
یادداشت واژه‌نامه
یادداشت کتابنامه
عنوان دیگر دریانوردی بادبانی در خلیج فارس و اقیانوس هند-
موضوع دریانوردی -- خلیج فارس، منطقه - تاریخ
موضوع قایق‌رانی با قایق بادبانی
موضوع کشتی بادبانی
رده بندی کنگره ۱۳۹۱ ۲ب۲پ/VK۸۹۷
شماره کتابشناسی ملی ۲۸۷۸۴۱۸

مرکز پخش آسیم
تلفن و دورنگار ۸۸۷۴۰۹۹۲-

فهرست

مقدمه

مردم بندر کُنگ به بادبان کشتی می‌گویند اوزال. در چابهار هم بادبان را اوسار می‌گویند. لغتنامهٔ دهخدا به نقل از فرهنگ آنندراج و چند فرهنگ دیگر، اوزار را برابر بادبان کشتی آورده است. ریشهٔ این واژه‌ها هنوز بر من روشن نیست. داستانِ نوشتن این کتاب هم با جستجویی در واژه‌های دریانوردی در جنوب ایران شروع شد.

در باشگاهی در شهر برکلی که مقدمات دریانوردی بادبانی را می‌آموختم، گاه دوستان می‌پرسیدند که دریانوردی بادبانی در ایران چه وضعی دارد. پاسخ من این بود که امروز دریانوردی بادبانی در ایران وجود ندارد. آنان می‌گفتند که چه‌طور با این‌همه ساحل دریایی که در شمال و جنوب ایران هست کسی به دریانوردی بادبانی نمی‌پردازد. به فکرم رسید که حتماً در

گذشته وضع چنین نبوده و این‌همه سخن از دریانوردان و ناخدایان و سفرهای دریایی در ادب فارسی حتماً نشان از رواج دریانوردی در ایران داشته است. به نظرم رسید که گرچه این فَن اکنون در ایران رایج نیست اما روزگاری رایج بوده و شاید کسانی از دریانوردان قدیمی یا فرزندان و نوادگان آنها باقی مانده باشند که اصطلاحات فارسی دریانوردی بادبانی در یادشان باشد. به بنیاد دایرةالمعارف بزرگ اسلامی که شورایی برای تهیهٔ مقاله‌های مربوط به خلیج فارس دارند پیشنهاد کردم که در جمع‌آوری این واژه‌ها کوشش کنند، اما شاید به خاطر گرفتاری در مطالعاتِ ضروری‌تر کاری در این زمینه انجام نشد. از دوستانی که در جنوب ایران داشتم خواستم تا کمک کنند و آنان نیز که بیشتر از نواحی درون ایران بودند و کاری با دریا نداشتند، به مصداق سخن شمس مغربی که «... صحرایی نمی‌داند زبان اهل دریا را»، نتوانستند کمکی کنند. تا آن‌که خود به فکر جمع‌آوری واژه‌های دریانوردی قدیم ایران افتادم.

در سفرهایی که به نواحی جنوب داشتم، دریافتم که بندر کُنگ سنت دریانوردی ریشه‌دار و گسترده‌ای دارد و اگر بخواهم به منبعی مطمئن در این زمینه برسم باید در بندر کنگ با ناخدایان کهنه‌کار صحبت کنم. در صحبت‌های نخست با آنان بر من روشن شد که افزون بر اطلاعات مربوط به واژه‌ها و اصطلاحات، به دریایی از اطلاعات و تجربیات دریانوردی دست یافته‌ام که اگر کوششی در ثبت آن نکنم چند سال بعد اثر چندانی از آن باقی نخواهد ماند. پس علاوه بر کوشش در جمع‌آوری واژه‌های دریانوردی، خیال نوشتن این کتاب هم در سرم افتاد و حاصلِ نزدیک به چهار سال مطالعه و گفتگو این شد که می‌بینید.

این کتابی است در معرفی سابقه و روش‌های دریانوردی با کشتی‌های چوبی و بادبانی که تا مدتی پیش در جنوب ایران رایج بود. بسیاری از ایرانیان با این سنت دریانوردی که قرن‌ها رایج بوده، آشنایی ندارند. حتی شاید

شگفت‌زده شوند اگر به آنان گفته شود که هم‌میهنان آنان از هزاران سال پیش تا همین دهۀ هزار و سیصد و چهل خورشیدی با کشتی‌های دست‌ساز بادبانی به سواحل هند و آفریقا می‌رفتند.

شواهد تاریخی نشان می‌دهد که دریانوردی بادبانی از هزاران سال پیش در جنوب ایران رایج بوده است. اما با تغییر وضع اقتصادیِ منطقۀ خلیج فارس رسم تجارت دریایی به صورت سنتیِ آن منسوخ شد، کشتی‌های بادبانی به لَنج موتوری بدل شد و به جای طی مسافت‌های طولانی تا هند و آفریقا رفت‌وآمد در مسیرهایی کوتاه به دُبی و دیگر امیرنشین‌ها جای آن را گرفت.

با گذشت زمان و درگذشت ناخدایانی که عمری را در سفرهای طولانی و خطرناک به تجارت در اقیانوس هند می‌پرداختند، بیم آن می‌رود که مجموعۀ دانسته‌ها، یادگارها و خاطرات دریانوردیِ آنان نیز از دست برود. هدف من در این کتاب ثبت و نگهداری این یادگارها و خاطرات است.

در زمینۀ پیشینۀ دریانوردی در اقیانوس هند و خلیج فارس آثار نویسندگان و پژوهشگرانی مانند هادی حسن، ژرژ حورانی، دیونیزیوس آگیوس، آلن ویلییرز، جی. آر. تیبتس، یعقوب یوسف الحجی و دیگران در تألیف کتاب حاضر بسیار مفید و مؤثر بوده است. سال‌ها پیش حسین نوربخش کتابی به نام بندر کنگ، شهر دریانوردان منتشر کرد که در آن بسیاری از نکات مربوط به پیشینۀ دریانوردیِ آن شهر آمده بود. برخی از آثار سدیدالسلطنۀ کبابی و احمد اقتداری و اسماعیل رائین نیز مطالبی در این زمینه دارد.

تفاوت کتاب حاضر با بیشتر آثار نویسندگانِ یادشده در آن است که نویسنده در مصاحبه‌ها و مطالعاتی که در نواحی دارای پیشینۀ دریانوردی در ایران و دیگر کشورهای منطقۀ اقیانوس هند داشته است، از سخنان مستقیم ناخدایان و دریانوردان ایرانی و فارسی‌زبانی که خود به سفرهای دریایی در اقیانوس هند می‌رفته‌اند بهره گرفته است. همچنین آشنا بودن نویسندۀ

کتاب حاضر با فنّ دریانوردی بادبانی و تجربه‌هایی که در دریاها و اقیانوس‌ها کسب کرده، ممکن است بر ارزش این کتاب افزوده باشد.

در کار نوشتن این کتاب از کمک‌ها و راهنمایی‌های دوستانی برخوردار بوده‌ام که تشکر از آنان لازم است:

عبدالغفار علیرضایی اهل کوخِرد در استان فارس نخستین‌بار مرا به پیشینهٔ دریانوردی غنی بندر کنگ رهنمون شد. بعدها هم در جریان نوشتن این کتاب و پژوهش‌های مربوط به آن، همواره از کمک‌های او برخوردار بوده‌ام.

محمد ابراهیمی، معروف به محمد ابراهیم علیه، از اهالی بندر کنگ، در سفرهای پی‌درپی من به بندر کنگ با گشاده‌رویی پذیرای من شد و هرچه را در طول سال‌ها در بارهٔ دریانوردی جنوب ایران گردآورده بود بی‌دریغ در اختیار من گذاشت. سخنان محمدعلی هندی از هنرمندان و دریانوردانِ باذوق و باتجربهٔ بندر کنگ، منبع بسیاری از مطالب این کتاب است. به‌ویژه شایسته است بخش بزرگی از واژه‌نامهٔ کتاب به نامِ او باشد.

عبدالرحمن بابو، که به گواه دوست و دشمن، برترین ناخدای بازمانده از دوران دریانوردی بادبانی در بندر کنگ است با اطلاعات و راهنمایی‌های خود بر بار این کتاب بسیار افزوده است.

رضا حائری مستندساز و حمید اسکندری عکاس حرفه‌ای در برخی از سفرهایی که برای تهیه مطالب این کتاب به جنوب می‌رفتم مرا همراهی کردند. رضا در جریان دو سفر از ناخداهای جنوب فیلم گرفت و حمید، علاوه بر بیش از ۳۰۰۰ کیلومتر رانندگی در یک سفر، عکس‌های زیادی تهیه کرد که بعضی از آن‌ها را در این کتاب می‌بینید.

با یاری یونس کرامتی، توانستم به بسیاری از مقالات علمی مربوط به پیشینهٔ دریانوردی در منطقهٔ خلیج فارس و اقیانوس هند دست یابم. مازیار بهروز دو مقاله دربارهٔ نیروی دریایی دورهٔ نادرشاه برایم فرستاد و ریحانهٔ پویا مرا متوجه نکاتی مربوط به دریانوردی در سفرنامهٔ ابن‌بطوطه و چند منبع

دیگر کرد که از ایشان متشکرم. دوست گرامی، حسین معصومی همدانی، نیز افتخار داد و کتاب را از دید تیزبین خود گذراند و اصلاحاتی را پیشنهاد کرد. خوبی‌های این کتاب حاصل کمک‌های این دوستان است.

گفتگوهای من با اهالی بندر کنگ و چند نقطهٔ دیگر جنوب ایران برای نگارش کتابِ نسبتاً کاملی دربارهٔ سنت دریانوردی بادبانی در جنوب ایران کافی نبود. سفر دریایی در کشتی‌های چوبی و بادبانی همراه با ناخدایانِ باتجربهٔ جنوب ایران آرزویی بوده که به خاطر از میان رفتن سنت دریانوردیِ بادبانی تا کنون میسر نشده است. کاش می‌شد مانند آلن ویلییِرز یا ماریون کاپلان یا تیم سِورین در سفری دریایی با دریانوردان باتجربهٔ جنوب همراه باشم و با سنت‌ها و روش‌های دریانوردی آنان آشنا شوم، اما نشد و این کتاب از این نظر تهی‌دست است. به همین دلیل و جدا از توان محدود نویسنده، خطاها و کاستی‌ها در این کتاب بسیار است و امیدوارم کسانی که آگاهی و بصیرت و تجربهٔ بیشتری در موضوعات و مباحث کتاب دارند از تذکر به نویسنده دریغ نکنند تا در ویرایش‌های بعدی نسخهٔ بهتری عرضه شود.

بخش نخست

پیشینهٔ دریانوردی در خلیج فارس

غالباً کهن‌ترین نشانهٔ دریانوردی ایرانیان را مُهر گِلی به‌دست‌آمده در چُغامیش نزدیک دزفول می‌دانند. به نظر کارشناسان این مهر از دوران پیش از پیدایش خط به‌جا مانده است. در آن، تصویری از انسان‌هایی است که بر قایقی سوارند. یکی از این‌ها که با بدنی بزرگ‌تر از دیگران رسم شده سرِ ریسمانی را به دست دارد که سرِ دیگر آن به شخص دیگری می‌رسد. حدس می‌زنند که این شکلِ شاه یا سرداری است که دیگری را اسیر کرده است. در قایق، گاوی نیز هست. با توجه به این‌که بردن گاو و دیگر حیوانات برای تأمین غذا در طول سفر دریایی در گذشته رایج بوده است، حدس می‌زنند که شکل این گاو نیز نشانه‌ای از همین کار باشد. این‌که این قایق صرفاً اشاره‌ای نمادی و اساطیری است یا معرّف قایقی واقعی است و اگر چنین

است در کدام آب حرکت می‌کرده و آیا در رودخانه بوده یا به دریا هم می‌رفته معلوم نیست.



۱. طرحی از مهر استوانهٔ چغامیش. (تصویر از دانشنامهٔ ایرانیکا)

شواهد باستان‌شناسی مربوط به دورهٔ پروتو- ایلامی یا نیا- ایلامی حاکی از روابطهٔ تجاری دریایی بین خلیج فارس و درهٔ سند است [۳۶]. در آثار تاریخی این دوره که در چند جای فلات ایران باقی‌مانده نشانه‌های تجارت با تمدن سند دیده می‌شود که کارشناسان آن را به تجارت دریایی منتسب می‌کنند. یعنی با این‌که نمی‌دانیم کشتی‌های آنان چگونه بوده و کدام اقوام با کشتی بین بندرها رفت‌وآمد می‌کردند ولی معلوم است که مال‌التجاره را با کشتی در خلیج فارس و اقیانوس هند جابه‌جا می‌کرده‌اند.

برخی نویسندگان، از جمله ویل دورانت، با اشاره به کتاب تواریخ هرودوت، تبار فنیقیان را که مردمانی دریانورد در کنار دریای مدیترانه بودند از خلیج فارس می‌دانند و به این دلیل ایرانیان را از پیشگامان دریانوردی در جهان می‌شمارند [۴۰]. دورانت می‌گوید: حال این فنیقی‌ها، که بارها در این صفحات از آن‌ها سخن گفته‌ایم و کشتی‌هایشان در هر دریایی بادبان می‌کشیدند و بازرگانانشان در هر بندری دادوستد می‌کردند، چه کسانی بودند؟ هر مورخی در پاسخ به هرگونه پرسشی از منشأ و اصل این قوم سرافکنده می‌ماند: او ناچار است اعتراف کند که نه از تاریخ اوایل و نه از تاریخ اواخر این قومِ پرآوازه، اما ناشناخته، چیزی نمی‌داند. نمی‌دانیم از کجا یا در چه زمانی آمدند. مطمئن نیستیم که از اقوام سامی بوده باشند و نمی‌توانیم سخنِ دانایانِ اهل صور را رد کنیم که به هرودوت گفتند که اجداد آنان از خلیج فارس آمده‌اند و در زمانی که ما آن را قرن بیست و هشتم پیش از میلاد

مسیح می‌نامیم، شهر صور را بنا نهادند. حتی نام این قوم هم معماست: آیا واژهٔ فنیکس که یونانیان از ریشهٔ آن این قوم را نام گذاشتند به معنی رنگِ سرخی است که بازرگانان صور می‌فروختند یا نام درختی است که در کرانه‌های فنیقیه رشد می‌کند؟

البته سخن هرودوت که خود بر پایهٔ گفتهٔ دانایانِ اهل صور ابراز شده در میان تاریخ‌دانان دانشگاهی وزن چندانی ندارد اما می‌توان فرض کرد که ساکنان ساحل‌های سرزمین کنونی ایران هم مانند بسیاری دیگر از مردمی که در کنار دریاها و اقیانوس‌ها زندگی می‌کرده‌اند از روزگاران کهن با فنون دریانوردی آشنا بوده‌اند.

دورهٔ هخامنشی

در منابع یونانی مربوط به دورهٔ هخامنشی سخن از ناوگان جنگی ایرانیان و جنگ‌های دریایی آنان آمده است. این‌که این ناوگان بخشی مستقر در خلیج فارس داشته یا صرفاً برای جنگ با یونان در مدیترانه و احتمالاً با برخورداری از تجربهٔ مردمان دریانوردِ آن ناحیه ساخته شده است نیز روشن نیست.

هرودوت از دریانوردی به نام اِسکیلاکس اهل کاریاندا نام می‌برد که به خواست یا دستور ایرانیان (شاهان یا امیران پارسی) اقیانوس هند را دریانوردی و شناسایی کرده و پریپلوسی نوشته است. پریپلوس‌ها راهنامه‌های دریایی در یونان کهن بودند. این‌ها دست‌نوشته‌هایی بود که دریانوردان از سفرهای خود تهیه می‌کردند تا دریانوردانِ بعدی فاصلهٔ بین بندرها و عوارض طبیعی یا انسانیِ بندرها را بشناسند و به جا آورند. پریپلوسِ اِسکیلاکسِ کاریاندایی موجود نیست، گرچه نام او در جهان باستان بسیار مشهور بوده است. پریپلوسی به نام اِسکیلاکس دروغین موجود است که مدت‌ها پس از مرگ اِسکیلاکس نوشته شده و گمان می‌رود از نام اِسکیلاکس برای کسب اعتبار یا تجلیل از او استفاده کرده است.

در متن‌های تاریخی دربارهٔ اسکندر ذکر سفر دریایی نِئارخوس، سردار وی

در اقیانوس هند و خلیج فارس آمده است. مشهورترین این متن‌ها کتابی است که آریان، تاریخ‌نویس رومی، چند قرن پس از سفر نِئارخوس نوشته است. ظاهراً او متنی را از خود نِئارخوس دربارهٔ این سفر در دست داشته است که امروز از میان رفته است. آریان می‌گوید که نِئارخوس با ناوگانی از دهانهٔ رود سند شروع کرد و کرانه‌های شمالی دریای عمان و خلیج فارس را پیمود. او در گِدروسیا (مَکران یا بلوچستان فعلی) راهنمایی دریایی از اهالی گِدروسیا را به خدمت گرفت تا او را به خلیج فارس ببرد. همین نکته یکی از نشانه‌های دریانوردی اهالی آن منطقه و آشنایی آنان با راه‌های دریایی شمال اقیانوس هند و دریای عمان و خلیج فارس است. او بعد از دیدار از ساحل‌ها و بندرهای خلیج فارس به شوش رفت [۵۶].

یکی از متن‌هایی که دربارهٔ دریانوردی در اقیانوس هند و آب‌های وابسته به آن در دست است *پریپلوسِ دریای اریتره* از نویسنده‌ای ناشناس است. این پریپلوس در قرن نخست میلادی نوشته شده و در آن علاوه بر شرح بندرهای دریای سرخ، نکات زیادی دربارهٔ کالاهای بازرگانی و راه‌های بازرگانیِ دریایی بین هند و آفریقا و مصر آمده است. در این پریپلوس از دریانوردان ایرانی و عرب و هندی که در اقیانوس هند و سواحل آفریقا و هند به بازرگانی می‌پرداختند یاد شده است.

دورهٔ ساسانی

شواهدی که در چین به دست آمده و نیز مطالب سفرنامه‌ها بر دریانوردی تجاری مناطق امپراطوری ساسانی در اقیانوس هند و ارتباط بازرگانی آنها به ویژه با چین دلالت دارد. اشیای سفالی و سکه‌های ساسانی که به‌تازگی در سریلانکا کشف شده تأکیدی بر رابطهٔ تجاریِ دریایی بین ایران ساسانی و غرب اقیانوس هند است [۳۸]. همچنین سکه‌های ساسانی زیادی که در شهرهای بندری جنوب چین کشف شده نشانهٔ رابطهٔ تجاریِ دریایی بین چین و ایران ساسانی است [۷۴].

از نوشتهٔ آرتور کریستن‌سن، ایران‌شناس دانمارکی، در کتاب *ایران در زمان ساسانیان* نیز برمی‌آید که اردشیر اولِ ساسانی بندرهای خلیج فارس را گسترش داد و با تقویت ناوگان تجاری و نظامی توانست قدرت و نفوذ خود را در خلیج فارس بر ناوگان روم و حبشه تحمیل کند. تجارت دریایی با چین در این دوران رایج بود و کالاهای ایرانی مانند وسمه و قالی و سنگ‌های گران‌بها به چین صادر می‌شد [۷۷].

همچنین شواهد زبان‌شناختی و تاریخی و جغرافیاییِ زیادی از حضور دریانوردان ایرانی و فارسی‌زبان در اقیانوس هند وجود دارد. یکی از مهم‌ترین این نشانه‌ها واژه‌های فارسی مانند ناخدا و بندر است که از گذشته‌ها تا کنون به همان معنای رایج این واژه‌ها در منطقه به کار می‌رفته و هنوز به کار می‌رود. نام برخی شهرها و نواحی ساحلی در اقیانوس هند که واژهٔ بندر یا بار دارد نیز نشان‌دهندهٔ ارتباط طولانیِ دریایی بین ایران و اقیانوس هند و دریای چین است. در شبه‌قارهٔ هند، بیش از ۴۰ شهر و مکان نام بندر دارد. در اندونزی، در نام حداقل سه شهر و در مالزی در نام هفت شهر و در عمان در نام سه شهر واژهٔ بندر وجود دارد [۴۷]. نام پایتخت کشور پادشاهی برونئی هم در گذشته بندر برونئی بود و اکنون بندر سِری بِگاوان است. پسوند بار که در واژه‌های رودبار و دریابار هم دیده می‌شود و به معنی کرانه و ساحل است در نام‌هایی مانند مالابار و نیکوبار و زنگبار آمده که باز نشان از رواج زبان فارسی در میان دریانوردان این نواحی دارد.

دورهٔ اسلامی

با ظهور اسلام و گسترش آن، دامنهٔ نفوذ و اقتدار مسلمانان به خلیج فارس رسید و آنان ناچار بودند توان نظامی خود را به نیروی دریایی نیز گسترش دهند. اگرچه در سوره‌های مختلف قرآن سی بار از کشتی با نام‌های فُلک، سفینه، جاریه و به صورت جمع جوار یاد شده است اما بیشتر نویسندگان عرب‌های شبه‌جزیرهٔ عربستان را آشنا به دریانوردی نمی‌دانند و بر تأثیر

گرفتن عرب‌ها پس از فتح ایران از دریانوردی دورهٔ ساسانی و یا دیگر اقوام دریانورد در حوزهٔ دریای مدیترانه تأکید دارند.

نامه‌هایی از معاویه و عمر دربارهٔ امکان ترتیب دادن ناوگانی در دریای مدیترانه برای حمله به قبرس و نهایتاً روم و قسطنطنیه (ترکیه و استانبول فعلی) در تاریخ طبری آمده است. در این نامه‌ها می‌بینیم که خلیفه کشتی را نمی‌شناسد و نظر مساعدی به دریانوردی ندارد و معاویه را از کشتی‌سازی و کشتی‌رانی نهی می‌کند.

در عین حال، باید گفت که نامهٔ دیگری که نوشتن آن را به معاویه نسبت می‌دهند منبع معتبر تاریخی ندارد و زادهٔ خیال نویسنده ـ مترجمی در پاورقی ترجمهٔ داستانی تاریخی ـ تخیلی است. این نامه که در آن از کمک ایرانیان به معاویه برای ساختن ناوگانی در شام صحبت شده، در کتاب *دریانوردی در ایران* آمده و نویسنده منبع آن را کتاب حورانی می‌داند. اما سخنی از چنین نامه‌ای در کتاب حورانی نیست بلکه این نامه از کتاب *دریانوردی ایرانیان* نوشتهٔ اسماعیل رائین گرفته شده که خود از پاورقی ذبیح‌الله منصوری در مجلهٔ *خواندنیها* بر ترجمهٔ همو از کتابی به نام *عایشه* اثر کورت فریشلرِ آلمانی نقل شده است. هیچ منبع معتبر دیگری به این نامه اشاره ندارد.

در سال ۸۰۱ میلادی جیا دان، جغرافی‌دان چینی از دورهٔ تانگ، تألیف کتاب سترگ خود در چهل جلد را به پایان رساند. در این کتاب، او از راه دریایی بین چین و خلیج فارس از طریق تنگهٔ مالاکا یاد می‌کند [۵۱]. او توصیف دقیقی از خلیج فارس دارد و از برپا بودن ستون‌هایی پُرتزیین در دهانهٔ خلیج فارس سخن می‌گوید که برای راهنمایی کشتی‌ها بر آن‌ها آتش می‌افروختند. شبیه این سخن را یک قرن بعد مقدسی نیز گفته است.

مقدسی در کتاب خود *احسن التقاسیم* چند بار از کشتیرانی و دریانوردی در خلیج فارس، که او آن را دریای فارس می‌نامد، یاد کرده است. در جایی

می‌گوید: «خَشبات به بصره نسبت داده می‌شود. کم‌گود و بسیار خطرناک است. چوب‌ها در آن استوار کرده روی آن‌ها خانه ساخته‌اند. شب‌ها صاحبان خانه‌ها آتش می‌افروزند تا کشتی‌ها نزدیک نیایند.» [۲۶]. همچنین او هنگام وصف دریاهای جهان می‌گوید: «...کسی که بخواهد تا هجر و آبادان سفر کند ناچار از دریای فارس و کرمان و تیزِ مُکران می‌گذرد. نبینی که بیشتر مردم این دریا را تا مرزهای یمن، دریای فارس می‌نامند و بیشتر کشتی‌سازان و دریانوردان فارسی هستند. این دریا از عمان تا آبادان کم‌پهنا است و مسافر راه خود گم نمی‌کند.» [۱۰].

کشتی بلیتونگ

قدیمی‌ترین و مهم‌ترین شاهد موجود بر سابقهٔ دریانوردیِ تجاری بین چین و خلیج فارس کشف بقایای یک کشتی چوبی ساخت هند یا خلیج فارس در سال ۱۹۹۸ است. در آن سال، چند ماهیگیر محلی در نزدیکی جزیرهٔ بلیتونگ (یا بلیتون) در آب‌های استوایی اندونزی به بقایای شکستهٔ یک کشتی چوبی در عمق هفده‌متری دریا برخوردند. خبر این کشف به شرکتی آلمانی به نام اکتشافات کف دریا رسید. این شرکت که سال‌هاست در دریاها و اقیانوس‌ها به کشف گنج‌های دریایی و بقایای کشتی‌های غرق‌شده می‌پردازد، پس از گرفتن مجوز از دولت اندونزی به کار باستان‌شناسی این کشتی پرداخت و از فِلکِر، باستان‌شناس دریایی، دعوت کرد تا کار را ادامه دهد. فِلکِر نتایج کار خود را در چند مقاله منتشر کرد [۴۱]. بر پایهٔ نوشته‌های فِلکِر، این کشتی احتمالاً ۲۰ تا ۲۲ متر طول داشته و دو سر بوده است. بادبان‌بندی آن بر خلاف سنت قرن‌های بعدی در خلیج فارس و اقیانوس هند، بادبان‌بندی معروف به لاتین یا لچکی نیست و بیشتر به بادبان‌بندی کشتی‌های اروپایی معروف به بادبان‌بندی چارگوش یا قائم شبیه است. در ساخت آن به شیوهٔ گذشته‌های اقیانوس هند و خلیج فارس، میخ آهنی به کار نرفته و تخته‌های بدنهٔ آن به‌جای میخ با الیاف نارگیل به هم دوخته شده

بودند. تا پیش از ورود پرتغالی‌ها به اقیانوس هند و خلیج فارس، دوختن تخته‌های قایق با الیاف نارگیل در این منطقه رایج بوده است. سکان آن از هر دو نوع سکان کناری (Side Rudder) یا سکان رُبعی (Quarter Rudder) و سکان مرکزی است.

همهٔ شواهد نشان‌دهندهٔ آن است که این کشتی در هند یا خلیج فارس ساخته شده است. همهٔ محمولهٔ آن ساخت چین است و مسیر آن نیز با یکی از دو مسیر رایج برای رفت‌وآمد بین دریای جنوبی چین و اقیانوس هند منطبق است. بسیار محتمل بلکه قطعی است که این کشتی با این بار مال‌التجاره از چین به سوی خلیج فارس می‌رفته است. در آن زمان، قلمرو حکومت خلفای اسلام پس از فتح ایران بسیار وسعت یافته بود و آنان با امپراتوری چین همسایه شده بودند. در کتاب مشهور ابن‌ماجد حتی نام همین جزیرهٔ بلیتونگ نیز به صورت بلیطون آمده است [۲۵] که نشان می‌دهد دریانوردان منطقهٔ خلیج فارس با آن نواحی آشنا بوده‌اند. بیش از ۶۰۰۰۰ قطعه کاسهٔ گِلیِ لعاب‌دار مرغوب چینی از دورهٔ امپراتوری تانگ و چندین قطعهٔ نفیس از جنس طلا در این کشتی یافت شده است. با نظری به سفرنامه‌های سال‌ها بعد، می‌شود دید که تبادل هدیه‌های گرانبها بین حاکمان و شاهان چین و شاهان ایران یا خلفای دنیای اسلام رایج بوده است و این محموله هم ممکن است از این دست باشد. در سال ۲۰۰۵ دولت سنگاپور همهٔ این محمولهٔ کشف‌شده را از شرکت آلمانی خرید و قصد دارد آن‌ها را در موزه‌ای به نمایش گذارد.

سفرنامه‌ها

از نخستین سفرنامه‌هایی که در آن سخنی از رابطهٔ دریایی بین خلیج فارس و چین آمده است کتاب *سلسلة التواریخ* یا *اخبار الصین و الهند* معروف به *سفرنامهٔ سلیمان تاجر سیرافی* است. سلیمان ظاهراً بازرگانی از بندر سیراف بود و در حدود سال ۸۵۰ میلادی سفر یا سفرهایی به بندر

خانفو در چین کرده و شرح این سفر خود را نوشته است. خانفو، که بعدها اروپاییان آن را کانتون نامیدند و امروز به گوانگ‌ژو معروف است، از بندرهای مهم چین از روزگاران کهن تا امروز بوده است. بر پایهٔ این سفرنامه، سلیمان از سیراف به مسقط و از آن‌جا به ساحل مالابار در غرب هند رفته است. سپس با گذشتن از سیلان به جزیره‌های نیکوبار و از آن‌جا به ساحل غربی مالایا (مالزی کنونی) رفته است. با عبور از تنگهٔ مالاکا وارد آب‌های دریای جنوبی چین شده و با گذر از تنگهٔ بین جزیرهٔ هاینان و خاک اصلی چین به بندر خانفو رسیده است.

در کتاب *سفرنامهٔ مارکوپولو*، سخن از دریانوردی و تجارت دریایی بین خلیج فارس و هند و عمان هست و نظری هم دربارهٔ کشتی‌ها دارد. او دوبار به هرموز رفت. یک‌بار با پدر و عمویش از راه خشکی به هرموز رسید و به دلیل ناروشنی از سفر با کشتی منصرف شد و از راه خشکی به چین رفت. شاید دلیل انصراف او این نکاتی باشد که دربارهٔ کشتی‌های هرموز می‌گوید:

«کشتی‌های آنان چیزهای مفلوکی است و خیلی از آن‌ها از دست می‌روند؛ زیرا فقط با ریسمان‌هایی از لیف جوز هندی (نارگیل) به هم بسته شده است. این لیف را آنقدر می‌کوبند که مانند موی اسب می‌شود، و از آن ریسمانی می‌ریسند، و با این ریسمان تخته‌های کشتی را به هم می‌بندند. این (ریسمان) بادوام است و از آب دریا نمی‌پوسد ولی در توفان خوب نمی‌ماند. کشتی‌ها را قیرمال نمی‌کنند بلکه به آن‌ها روغن ماهی می‌مالند. این کشتی‌ها یک دکل و یک بادبان ویک سکان دارند و عرشه ندارند، فقط روی بارها را با پوششی می‌پوشانند. این پوشش از چرم خام است و روی این چرم‌ها اسبانی را می‌گذارند که برای فروش به هند می‌برند. برای میخ ساختن آهن ندارند و به همین دلیل فقط میخ‌های چوبی در کشتی‌سازی به کار می‌برند و بعد همانطور که گفتم تخته‌ها را با ریسمان به هم بخیه می‌زنند. همین است که سفر کردن با این کشتی‌ها کار خطرناکی است و

بسیاری از آنها از دست می‌رود چون دریای هند اغلب توفان‌های ترسناکی دارد [۵۷].

شرحی که او از کشتی‌های هرمز می‌دهد نزدیک به وصف قایق‌های کوچک‌تر و بدون عرشه مانند بَدَن و زورق است که در عمان و دریای سرخ رایج بوده و به نظر می‌رسد او کشتی‌های بزرگ‌ترِ این ناحیه مانند بوم و بَغَله و سمبوق عمانی را ندیده بوده است. مارکوپولو بار دوم از چین با کشتی به هرموز رسید. سفرنامهٔ او شاهدی دیگر بر رواج دریانوردی بازرگانیِ در خلیج فارس و اقیانوس هند است. مارکو پولو بار دوم از چین با کشتی به هرموز رسید. سفرنامه او شاهدی دیگر بر رواج دریانوردی بازرگانی در خلیج فارس و اقیانوس هند است.

ابن حوقل از سرزمین‌های کرانهٔ خلیج فارس نام می‌برد و هنگام یاد کردن از جَنابه (بندر گناوهٔ کنونی) و سیراف و هرمز آنها را پیش‌بندرهای شیراز و کرمان می‌نامد که نشانهٔ رواج بازرگانیِ دریایی در آن بندرها است.

کتاب *عجایب‌الهند* بزرگ ابن شهریار رامهرمزی داستان‌های اغلب باورنکردنی از عجایبی است که دریانوردان نقل کرده‌اند. نام ناخدایانی را که می‌برد نام‌های ایرانی است.

از قرن سوم هجری کتابی به نام *عجائب الاقالیم السبعة الی نهایة العمارة* به عربی از سهراب نامی موجود است. در *رحله* یا *سفرنامهٔ ابن بطوطه*، سخن از دریانوردیِ تجاری بین خلیج فارس و هند هست. در جایی می‌گوید: «از عمان به‌سوی هرمز حرکت کردم... به هرمز جدید وارد شدم... شهری است نیکو و بزرگ دارای بازارهای خوب که بندرگاه هند و سند می‌باشد و مال‌التجاره‌های هندوستان از این شهر به عراق عرب و عراق عجم و خراسان حمل می‌شود.» [۴].

ابن‌بطوطه با آن‌که خود چندبار با کشتی در خلیج فارس و اقیانوس هند سفر کرده است، اما مانند دیگر جهانگردانِ آن زمان که اصلاً اهل

دریا نبوده‌اند شرحی از کشتی‌های این منطقه نمی‌دهد و در کتاب او تنها توضیحی دربارهٔ کشتی‌های چینی یافت می‌شود [۴].

در قرن ششم هجری قمری، ابن حوقل از سفرهای دریایی در خلیج فارس یاد کرده و به آتشی که در نزدیکی آبادان در دریا می‌افروختند تا کشتی‌ها به صخره نخورند، اشاره می‌کند.

سیدی علی رییس، دریاسالار عثمانی، پس از شکستی که در حدود سال ۱۵۵۶میلادی از پرتغالی‌ها در دریای عمان خورد، به گُجَرات در هند رفت و مدتی در آن‌جا اقامت داشت. در آن مدت، کتابی بنام *المحیط فی علم الافلاک و البحور* نوشت که به *کتاب المحیط* معروف است. او در این کتاب به بسیاری از روش‌های دریانوردی و جهت‌یابی و ناوبری که در آن زمان در خلیج فارس و اقیانوس هند رایج بود اشاره کرده است.

ادبیات فارسی

در ادب فارسی، ذکر کشتی و سفرهای دریایی و برخی اصطلاحات مربوط به دریانوردی زیاد است. در سفرنامه‌ها و آثار جغرافی‌دانان ایرانی و عرب نیز بسیار از سفر دریایی سخن رفته است. گرچه بیشتر نویسندگان و شاعران ایرانی از مناطق داخلی ایران بوده‌اند که با دریا و دریانوردی آشنایی نداشته‌اند و اشاره به دریانوردی در آثار آنان در حد آگاهی عمومی و نه تخصصی است. داستان سفر حافظ شیرازی به قصد هند و انصراف او از ادامهٔ سفر به خاطر توفانی که در اوایل سفر درگرفت معروف و نشان‌دهندهٔ رواج مسافرت دریایی بین ایران و هند در آن دوره است.

شخصیت سندباد بحری در کتاب *هزار و یک شب* نشانه‌ای از رایج بودن سفرهای تجاری در منطقهٔ خلیج فارس است. گرچه داستان‌های سفرهای هفت‌گانه سندباد و چند داستان دیگر را اولین مترجم اروپاییِ این کتاب، آنتوان گالانِ فرانسوی، به نقل از یک دانای مسیحی سوری اهل حلب در ۱۷۰۴ به ترجمهٔ خود از متن عربی *هزار و یک شب* افزوده است [۴۶]، اما

همین کار نیز مؤید رایج بودن سفرهای دریاییِ تجاری بین خلیج فارس و بندرها و جزیره‌های هند و سرزمین چین است.

بوم حریری

در کتابخانهٔ ملی پاریس، نسخه‌ای از *مقامات حریری* نگه‌داری می‌شود. *مقامات حریری* کتابی است که ابومحمد حریری اهل بصره در اواخر قرن پنجم و اوایل قرن ششم هجری قمری نوشته و ربط مستقیمی به دریانوردی ندارد بلکه مجموعه‌ای از مقامه‌ها، یعنی قطعه‌هایی ادبی است که داستان‌هایی را با به کار بردن صناعات ادبی به زبان عربی عرضه می‌کند. از نظر تاریخ دریانوردی، اهمیت این نسخه از کتاب *مقامات* که در حدود ۶۳۰ هجری قمری (۱۲۳۳ میلادی) کتابت شده در آن است که در آن تصویری از یک کشتی وجود دارد. این تصویر را مانند دیگر نقاشی‌های این نسخه، یحیی بن محمود واسطی کشیده است. در نقاشی‌های واسطی، بسیاری از جنبه‌های زندگی مردم در قرن هفتم هجری را می‌توان دید.

تصویری که او از کشتی کشیده است نیز می‌تواند برخی نکات مربوط به کشتی‌سازی رایج در آن دوران را نشان دهد. این تصویر را بیشتر با نام **بوم حریری** یا **جهاز حریری** می‌شناسند. در نگاه اول، دو چیز در این تصویر جلب نظر می‌کند: اول این‌که شکل کلی و بسیاری از اجزای این کشتی شبیه به بوم، نوعی از کشتی‌های اقیانوس‌پیمای رایج در خلیج فارس و اقیانوس هند، است. دیگر این‌که بادبان آن به بادبان‌های خلیج فارس یا هرجای دیگر دنیا شباهت ندارد. به قول ژرژ حورانی، پیداست که نقاش این اثر اهل دریا نبوده است.

در بررسی بیشتر بوم حریری، به جزییات دیگر هم برمی‌خوریم. مثلاً این‌که مسافرانی دارد که از لای نرده‌های عرشه به بیرون می‌نگرند. مسافران را نقاش با پوست روشن کشیده، بر خلاف ناخدا و خدمه که سیاه‌پوست‌اند. زیرِ آن‌ها دو نفر از دو پنجره بیرون آمده‌اند و دارند با کوزه‌هایی آب خالی



۲. بوم حریری

می‌کنند. چنین پنجره‌هایی در هیچ‌یک از کشتی‌های منطقه دیده نشده است. در بالای یکی از دو دکلِ این کشتی کسی در جعبه‌ای نشسته و چیز خرطوم‌مانندی را آویزان کرده است. هیچ معلوم نیست که این خرطوم چیست و به چه کار می‌آید. به علاوه، در کشتی‌های خلیج فارس و اقیانوس هند داشتن دیده‌بان یا به‌قول مردم بندر کنگ **پنجره‌ای** معمول بود. در کشتی‌های اروپایی جایگاهی در بالای دکلِ برخی کشتی‌ها بود که در انگلیسی به آن (Crow's Nest) به معنی لانهٔ کلاغ می‌گفتند و دیده‌بان در آن می‌نشست. در کشتی‌های منطقهٔ خلیج فارس و اقیانوس هند چنین جعبه یا اتاقکی برای این کار نبود و **پنجره‌ای** برای دیده‌بانی به بالای دکل می‌رفت و همان‌جا دست به دکل می‌گرفت و دیده‌بانی می‌کرد.

کشتی در این تصویر مانند **بوم دوسر** است و **ساطوری** در **سینه** دارد. سکان آن نیز مانند بوم موازیِ **میلِ دُم** است. علاوه بر سکان اصلی، اثری از سکان جانبی هم در شکل هست، گرچه در آب قرار ندارد. در بخش نزدیک به دُمِ کشتیِ حریری، نقش تزیینیِ گُلی دیده می‌شود. این رسم امروز نیز در کشتی‌های چوبی منطقه رایج است و ظاهراً سنتی بسیار کهن بوده است.

این کشتی یک لنگر **چنگکی** یا **چندناخنی** دارد. تخته‌های بدنهٔ آن شبیه بوم، یکی بر بالای دیگری نصب شده است. یکی از نکات مهم این تصویر بخیهٔ تخته‌هاست که به‌زحمت دیده می‌شود، یعنی این کشتی از **مِسماریات** یا کشتی‌های میخ‌دار نبوده و تخته‌ها را با الیاف به هم بخیه می‌زده‌اند.

از مهم‌ترین آثار مربوط به دریانوردی در خلیج فارس و اقیانوس هند و فراتر از آن، نوشته‌های دریانوردان قرن نهم هجری مانند ابن‌ماجد و سلیمان مَهری است. از ابن‌ماجد که خود و پدرانش دریانوردانی با تجربه بوده‌اند چهل اثر به زبان عربی یافت شده است [۹]. مشهورترین کار او کتاب *الفوائد فی علم البحر و القواعد* است. در این که ابن‌ماجد اهل کجا بوده اختلاف هست. بیشتر او را از اهالی خلیج فارس می‌دانند اما روشن است که او عمری را در دریانوردی در اقیانوس هند، خلیج فارس، دریای سرخ و دریای چین به سر برده و آثار او منبع مهمی برای شناخت روش‌های دریانوردی رایج در آستانهٔ ورود اروپایی‌ها به این مناطق است. در آثار ابن‌ماجد، چندان مطلبی از شکل و طرز ساخت جهازها و نحوهٔ بادبان‌بندی آن‌ها نیست اما او از بندرها و مناطق کشتی‌رانی در خلیج فارس و اقیانوس هند بسیار یاد می‌کند. در صفحهٔ عنوان کتاب *الفوائد* او از خلیج فارس با همین املا نام می‌برد و نه به صورت عربی الخلیج الفارسی. همچنین او به‌تفصیل از روش‌های موقعیت‌یابی و جهت‌یابی و ستارگان سخن می‌گوید که در آن به نام‌ها و اصطلاحات فارسی برمی‌خوریم.

سلیمان مَهری که اندکی پس از ابن‌ماجد می‌زیسته منسوب به ناحیهٔ مَهره در کرانه‌های یمن نزدیک عمان کنونی است. آثار او نیز، که همه به عربی نگاشته شده، از نظر تاریخ دریانوردی اهمیت بسیاری دارد، به‌ویژه که سبک او روشن‌تر و منظم‌تر از ابن‌ماجد است. در کتاب‌های او بارها به منطقهٔ هرموز به عنوان یکی از مناطقی که دریانوردان به آن‌جا می‌رفتند، اشاره شده است. هرموز یا هرمز نام عمومی منطقه‌ای بود که میناب و بندرعباس و جزیره‌های مقابل آن و کلاً سواحل استان هرمزگان فعلی را در بر می‌گرفت.

آمدن اروپاییان و دورهٔ صفوی

واسکو دا گاما دریانورد پرتغالی در ۱۴۹۸ میلادی به اقیانوس هند آمد و راه این پهنهٔ آبی را به اروپاییان نمود. پس از او، آفونس دِ آلبوکرک به خلیج

فارس آمد و در عین اشغال‌گری و جنایاتی که در حقّ مردم این منطقه کرد چهرهٔ دریانوردی و کشتی‌سازی را در منطقه تغییر داد. یکی از نتایج آمدن دریانوردان پرتغالی که پیشگامان ورود اروپاییان به صحنهٔ دریانوردیِ خلیج فارس و اقیانوس هند بودند، فراوان شدن منابع و نوشته‌ها دربارهٔ دریانوردی در این منطقه است. اسناد دولتی پرتغال و هلند و بریتانیا منابع مهمی مربوط به تاریخ دریانوردیِ این منطقه را در دسترس پژوهندگان می‌گذارد. کارها و کتاب‌های پژوهندگانی مانند ویلِم فلور در این زمینه جنبه‌های مهمی از تاریخ دریانوردی منطقه را روشن کرده است.

همزمان با ورود اروپاییان، سلسلهٔ صفوی در ایران در حال تقویت و گسترش قدرت خود بود. اگرچه در دورهٔ صفوی ایران نیروی دریایی قابل توجهی در خلیج فارس نداشت، چنان‌که برای آزاد کردن بندرعباس از سلطهٔ پرتغالی‌ها ناچار از بهره‌گیری از کشتی‌های انگلیسی بود، اما از شواهد و نوشته‌ها برمی‌آید که تجارت دریایی بین هند و آفریقا با خلیج فارس همچنان برقرار بود.

دورهٔ افشار

نادرشاه برای سرکوب قیام‌های عرب‌ها در ساحل خلیج فارس از کشتی‌های محلی و نیز کمک ناوگان شرکت‌های هند شرقی انگلیس و هلند بهره گرفت. او با همین امکانات توانست بحرین و سپس بخش‌هایی از عمان از جمله مسقط را تصرف کند. نادر که به اهمیت داشتن نیروی دریایی آگاه بود، شروع به کشتی‌سازی در بندرهای جنوب مانند بندر کُنگ و بوشهر کرد که با مرگ او این کار متوقف شد. انتخاب بوشهر و بندر کنگ نشان از پیشرفته بودن این دو بندر در کار دریانوردی در زمان حکومت افشار دارد.

دورهٔ قاجار تا کنون

می‌توان پذیرفت که بازرگانی دریایی در دورهٔ قاجار نیز مانند قرن‌های پیش از آن ادامه داشته است. خاطرات و گفته‌های ناخدایان قدیمیِ

بندرهای جنوب از اجداد دریانوردِ خود نشانهٔ استمرار سنت دریانوردی در جنوب ایران و منطقهٔ اقیانوس هند است.

در قرن بیستم، آثار مهمی منتشر شد که به تاریخ و شیوه‌های دریانوردی در خلیج فارس و اقیانوس هند می‌پرداخت. یکی از منابع بسیار مفید دربارهٔ تاریخ دریانوردی در منطقهٔ خلیج فارس کتابی است که هادی حسن، استاد دانشگاه علیگره هند به نام تاریخ دریانوردی ایرانیان در سال ۱۹۲۸ میلادی منتشر کرد [۶]. هادی حسن با بررسی منابع وسیع گوشه‌های درخور توجهی از دریانوردی در ایران را روشن کرده است.

کتاب *دریانوردی عرب* که بر اساس رسالهٔ دکتری ژرژ حورانی در سال ۱۹۵۱ میلادی منتشر شد گرچه کم‌حجم است اما نکات بسیار مهمی را بیان کرده است. این کتاب را دکتر محمد مقدم در سال ۱۳۳۸ به شایستگی ترجمه و منتشر کرد و با حواشی و نکات زبانیی که به آن افزود، در مطالعهٔ پیشینهٔ دریانوردی اعراب و ایرانیان، گام مؤثری به جلو برداشت.

دریانورد پرتجربهٔ استرالیایی آلن ویلییِرز در سال ۱۹۳۸ با یک بوم کویتی از یمن تا سواحل آفریقا سفر کرد. کتاب خواندنی او با نام *پسران سندباد* پر از اطلاعات دست اول و از آثار مهم در شناخت روش‌های دریانوردی سنتیِ منطقه است. در کتاب او بارها به کشتی‌ها و ناخداهای ایرانی که بین بندرهای خلیج فارس و آفریقا حرکت می‌کردند، اشاره شده است.

ماریون کاپلان در سال ۱۹۷۳ سفری از خلیج فارس تا زنگبار کرد. او در بخش بیشترِ این سفر در بوم عیسی زایر به‌نام میهن‌دوست سفر می‌کرد و خاطرات و عکس‌های خود از این سفر را در شمارهٔ سپتامبر ۱۹۷۴ نشریهٔ معروف *نشنال جئوگرافیک* منتشر کرد [۶۵].

در سال ۱۹۸۰ ساختن یک بوم به روش کاملاً سنتی و سپس رفتن با آن از عمان به چین از دستاوردهای جالب توجهی است که به ابتکار تیم سِورین، دریانورد و ماجراجوی ایرلندی، و به خرج دولت عمان انجام شد و

عملی بودن سفر دریایی از منطقه به چین را بار دیگر مسلم کرد.

در سال ۲۰۱۰ یک کشتی چوبی مشابه کشتی غرق‌شدهٔ بلیتونگ زیر نظر تام وُزمر در عمان ساخته شد و با آن به سنگاپور رفتند.

از همهٔ شواهد تاریخی و ادبی و سفرنامه‌ها می‌توان نتیجه گرفت که فنّ دریانوردی با کشتی‌های بادبانی از روزگاری که کهن‌ترین شواهد آغاز دریانوردی انسان موجود است تا حدود چهل سال پیش در خلیج فارس و اقیانوس هند به‌صورتی پیوسته و بدون گسست ادامه داشته است. بسیاری از روش‌های ساخت کشتی و دریانوردیِ بادبانی را که هنوز در این مناطق دیده می‌شود می‌توان همچون فسیل‌های زنده و به‌جامانده از این سنت و فن تلقی کرد که با بررسی آن‌ها شناخت بیشتری از پیشینهٔ دریانوردی منطقه به دست می‌آید.

بخش دوم

انواع شناورهای منطقه

کشتی‌ها و قایق‌های منطقهٔ خلیج فارس و اقیانوس هند از چوب ساخته می‌شد و هنوز این سنت ادامه دارد.

ساختن کشتی چوبی از گذشته در جهان رایج بوده است. شاید نخستین قایق‌ها از خالی کردن تنهٔ درخت یا به‌هم‌بستن دسته‌هایی از نی یا چند تنهٔ درخت ساخته می‌شد. اما بعدها ساختن قایق‌ها و کشتی‌های چوبی با قرار دادن تخته‌هایی در کنار هم و شکل دادن به بدنه با این تخته‌ها انجام شد. شواهد و نمونه‌هایی از این کار در مصر و اروپای دورهٔ باستان یافت شده است.

در ساختن کشتی چوبی که با کنار هم قرار دادن تخته‌ها انجام می‌گرفت، دو روش کلی وجود داشت: یک روش گذاشتن لبهٔ هر تخته بر روی لبهٔ تختهٔ

دیگر و روش دیگر گذاشتن لبهٔ هر تخته به لبهٔ تخته دیگر یا به اصطلاح لب‌به‌لب است. روش اول در سنت کشتی‌سازی اروپایی **کلینکر** (Clinker) نامیده می‌شود[۴۹]. کشتی‌های چوبی باستانی وایکینگ‌های شمال اروپا به این روش ساخته می‌شد. روش دوم را در اروپا **کارول** (Carvel) می‌نامند که احتمالا از نام کاراول (Caravel) که نوعی کشتی اروپایی است آمده است. کشتی‌های چوبی منطقه خلیج فارس و اقیانوس هند همه به همین روش لب به لب یا کارول ساخته می‌شده و می‌شود. همان کاراول ایبریایی هم بسیار به بوم شبیه است. گفته شده که مسلمانان که اندلس را گرفتند کاراول را به مدیترانه آوردند. بعد کاراول در قرن پانزده میلادی محبوب شد و دو فروند از کشتی‌های کریستف کلمب در سفرش به آمریکا از گونه کاراول بود. برخی حتی نام کاراول را از جمله با ریشه «قارب» عربی به معنی قایق دانسته‌اند. با توجه به این که در اسپانیایی حرف v تلفظ ب دارد می‌شود کاراول را قارابل خواند که شباهتی به قارب و قوارب دارد.

پرتغالی‌ها به شناورهای اقیانوس هند می‌گفتند (Naos Mouriscas) یعنی ناوهای **موری** و **مور** نامی بود که آنان به مسلمانان و عرب‌های منطقه داده بودند. در نخستین منابع پرتغالی از ابن ماجد هم به نام **مور** یاد شده است.

نام‌ها

نام عمومی شناورهای سنتی خلیج فارس و اقیانوس هند در زبان عربی **جهاز** یا **سفینه** یا **مرکب** یا **خَشَب** است. در هندی هم به بوم و دیگر جهازها **اورو** می‌گویند.

در زبان انگلیسی به کشتی‌ها و قایق‌های چوبیِ منطقهٔ اقیانوس هند و خلیج فارس **داو** (Dhow) می‌گویند. این‌که چرا در انگلیسی به این نوع شناور داو یا **ذو** می‌گویند روشن نیست. در هیچ‌یک از زبان‌های رایج در منطقهٔ اقیانوس هند این نام رواج نداشته است و فقط به‌تازگی زیر تأثیر زبان انگلیسی، گاه برخی قایق‌ها را در سواحل عربی و آفریقا داو می‌نامند.

یکی از حکایت‌های شنیدنی، اما نامحتمل، دربارهٔ ریشهٔ این نام این است که یک نفر انگلیسی در یکی از کرانه‌های خلیج فارس با اشاره به یکی از جهازهایی که لنگر انداخته بود از طریق مترجم از یک نفر عرب پرسید: آن را چه می‌نامید؟ و عرب که خیال کرده بود سؤال مربوط به روشنایی چراغ روی جهاز است پاسخ داده بود: «ضوء» که به معنی روشنایی است. آن انگلیسی به همین پاسخ اکتفا کرده و در مقاله‌ای آن را به جای معادلِ عربیِ جهاز قرار داده بود و این نام با املای (Dhow) در زبان انگلیسی رایج شد. دیونیزیوس آگیوس منشأ این نام را فارسی می‌داند [۲] ولی دلیل قطعی بر این ادعا ارایه نمی‌دهد.

در زبان فارسی هم شناورهای این منطقه نام عمومی فارسی ندارد و آن‌ها را گاه جهاز و جهازات و گاه کشتی و در پنجاه سال اخیر و پس از موتوری شدن کشتی‌ها آنها را **لَنج** نامیده‌اند. این نام‌های کلی و عمومی ممکن است به قایقی چهارنفره و کوچک یا کشتی چوبی اقیانوس‌پیمایی به طول بیشتر از سی متر گفته شود. از آن‌جا که حداقل در قرن‌های اخیر نوع بادبان‌دارِ همهٔ انواع جهازات دارای بادبان مثلثی معروف به بادبان‌بندی **لاتین** یا **لچکی** بوده‌اند، بر خلاف رسم رایج در دریانوردی اروپایی، نام‌گذاری قایق‌ها بستگی به نوع بادبان‌بندی آن‌ها ندارد بلکه بر اساس شکل بدنه انجام می‌شود؛ یعنی نامی که مشخص‌کنندهٔ نوع شناور است بستگی به نوع بدنهٔ آن دارد و چنین نامی بیشتر به کار می‌رود. مثلاً نمی‌گویند فلان کس پنج جهاز دارد، بلکه می‌گویند دو بوم و سه **سَنبوک** دارد.



۳. کارت پستال انگلیسی با تصویر یک بوم از خلیج فارس. احتمالا نام این بوم اصفر است متعلق به محمد عبدالرحمن گلبت از بندر کنگ

تنوع قایق‌ها و کشتی‌های چوبی سنتی در خلیج فارس و دریای عمان و

اقیانوس هند بسیار بوده و انواع آن بر هم تأثیر گذاشته‌اند و ورود اروپایی‌ها در قرن پانزدهم میلادی به این منطقه نیز بر شکل و طرح برخی از کشتی‌ها و قایق‌ها تأثیر داشته است.

کشتی‌ها و قایق‌های سنتیِ منطقهٔ اقیانوس هند را از نظر کاربرد می‌توان به دو نوع اصلی بخش کرد: کشتی‌های سفر که برای بارکشی و حمل کالاها در مسافت‌های طولانی و در دریاهای آزاد به کار می‌رفته، و کشتی‌ها و قایق‌هایی که برای حمل‌ونقل و کاربردهای نزدیک به ساحل، مانند صید مروارید، استفاده می‌شده است. **بوم** و **بَغَله** از خلیج فارس و **غَنجه** از عمان و **کوتی** از هند از مهم‌ترین گونه‌های کشتی‌های سفر بوده است.

یکی از مفصل‌ترین منابع دربارهٔ انواع قایق‌های سنتی را یک دریادار نیروی دریایی فرانسه به نام فرانسوا ادموند پاریس، در اواخر قرن نوزدهم میلادی، تهیه کرده است. او و همکارانش در چند سفر دریایی در اقیانوس‌ها و دریاهای جهان به ثبت مشخصات انواع شناورهایی که می‌دیدند، پرداختند. حاصل کار او در کتابی به نام *رساله‌ای دربارهٔ سازه‌های دریاییِ مردم غیر اروپایی* آمده است [۷۰].

در برخی کتاب‌ها و منابع اروپایی هم کوشش‌هایی در طبقه‌بندی و جمع‌آوری نام کشتی‌ها و قایق‌های رایج در خلیج فارس و اقیانوس هند شده اما هیچ‌یک از آن‌ها نتوانسته فهرست جامعی ارایه دهد و به‌ویژه تفاوت‌های ساختمان و بدنهٔ انواع شناورها همچنان مبهم مانده است. حتی در صحبت با ناخدایان خلیج فارس هم برداشت جامعی از این موضوع حاصل نشد. شاید علت آن باشد که هر ناخدا از سنت کشتی‌سازی و شناورهای منطقهٔ خود آگاه بوده و با سنت‌های دیگر آشنایی نداشته است. در واقع نیز بسیاری از شناورها که در دو ناحیهٔ مختلف به دو نام متفاوت نامیده می‌شده، عملاً یک نوع بوده است. مثلاً واژهٔ **سَنبوق** در خلیج فارس به قایق نسبتاً کوچکِ ماهیگیری گفته می‌شود که عرشه ندارد. در عمان اما همین واژه برای کشتی

بزرگی شبیه به بوم به کار می‌رود. برخی از سَنبوق‌ها را **شوعی** می‌نامند و بر عکس **شوعی** را نیز گاه **سَنبوق** نامیده‌اند.

روش‌های ساخت

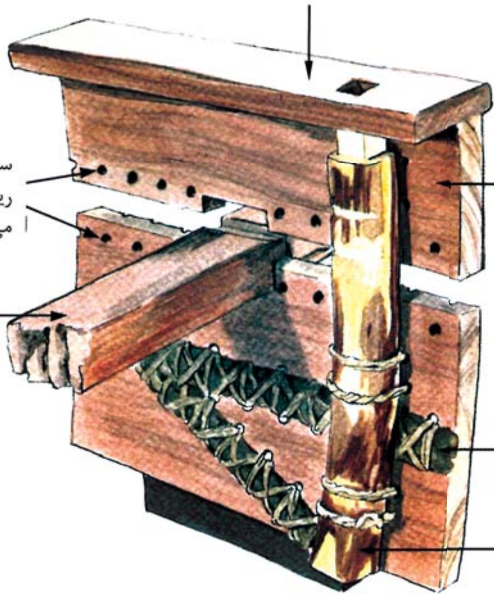
از تفاوت‌های مهم روش‌های کشتی‌سازی در منطقهٔ اقیانوس هند و خلیج فارس با روش‌های سنتی کشتی‌سازی در اروپا ترتیبِ ساختنِ پوستهٔ بدنهٔ کشتی و تیرهای حمال بدنه یا استخوان‌بندی آن است. در روش اروپایی، ابتدا تیرهای حمال یا اسکلت کشتی ساخته و نصب می‌شد. بعد تخته‌های بدنه را روی آن‌ها میخ می‌کردند. اما در منطقهٔ اقیانوس هند و خلیج فارس، اول تخته‌های بدنه را می‌سازند و به هم وصل می‌کنند بعد تیرهای حمال در درون این پوسته نصب می‌شود. شاید همین تفاوت اساسی نشان دهد که سنت کشتی‌سازی در اروپا و اقیانوس هند، گرچه بعدها بر هم اثر گذاشته‌اند اما در پایهٔ دو سنت متفاوت و مستقل بوده‌اند.

از آثار نویسندگان و نیز بقایای کشتی‌های یافت‌شده و برخی سنت‌هایی که هنوز در هند رایج است، معلوم می‌شود که در گذشته قایق‌ها و کشتی‌های حوزهٔ اقیانوس هند، میخ فلزی نداشته و در ساخت آن فقط چوب و طناب‌های الیاف نارگیل و پارچه به کار می‌رفته است. پیش‌تر هم دیدیم که بوم حریری هم از نوع بخیه‌دار بوده است.

به جای میخ زدن، برای وصل کردن قطعه‌های چوب و تخته، طناب‌های الیاف نارگیل یا کَمبار را در بستن یا دوختن قطعه‌ها به یکدیگر به کار می‌بردند. هنوز برخی از قایق‌ها و کشتی‌ها را در هند و عمان با این روش می‌سازند، گرچه این روش هم مانند دیگر روش‌های سنتی رو به زوال است و در خلیج فارس این کار دیگر رایج



۴. قایق چوبی عمانی با ب بخیه‌زده



۵. نمایش طرز بستن تخته‌ها با طناب‌های کمبار. بر لبهٔ دو تخته‌ای که باید به هم وصل می‌شد دو ردیف سوراخ می کردند و بعد آن را با ریسمان‌های کمبار به هم می‌بستند.

نیست. میخ کردن قطعه‌ها پس از ورود اروپایی‌ها به اقیانوس هند و خلیج فارس معمول شد و گاه کشتی‌هایی را که میخ داشتند به عربی **مِسماریات** می‌نامیدند.

فهرستی از شناورها

در اینجا به نام برخی از انواع شناورهایی که در خلیج فارس و اقیانوس هند رایج بوده‌اند اشاره می‌شود، با این یادآوری که این فهرست هم مانند دیگر فهرست‌های موجود کامل نیست و تهیهٔ فهرست کامل از شناورهای منطقه نیاز به پژوهش بیشتر دارد.

بتیل نوعی قایق چوبی نسبتا بزرگ است. برخی نام آن را معرب واژه فارسی **پاتیل** دانسته‌اند و در کتاب ادموند پاریس نوعی از آن به نام پاتیل در هند گزارش شده است. شکل آن به ویژه در دم بسیار شبیه تصویرهای

کشتی‌های مصر باستان است. ساختن آن در بندر کوچک کمزار در شبه جزیرهٔ مسندم در عمان کنونی روبروی بندر عباس بسیار رایج بوده است. **بدن** قایق کوچک ماهی‌گیری است که بیشتر در عمان رایج بوده است. در بخش عقب بدن‌های عمان تخته‌ای بلند نگه‌دارندهٔ تخته سکان است و آن را شبیه به قایق‌های بسیار قدیمی که در حجاری‌ها و مهرهای باستانی دیده می‌شود می‌کند.

بریگ در هند رایج بود. نوک آن پهن است نه تیز. دم آن هم گرد است نه تیز. احتمالا نام آن از بریگ اروپایی آمده هرچند بریگ اروپایی دارای بادبانی چهارگوش است و بریگ هندی بادبان لچکی دارد.

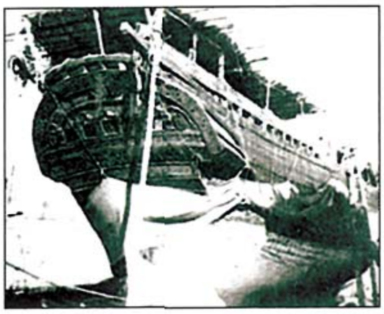
برنوس نام گونه‌ای شناور است که مشخصات آن بر من معلوم نشد.

بَغَله یا **بغره** یا **بگاله** گونه‌ای کشتی بزرگ اقیانوس‌پیما است که مشخصه اصلی آن داشتن اتاق بزرگی در دم است. برخی معتقدند طرح آن از طرح کشتی‌های اروپایی که از قرن پانزدهم به خلیج فارس می‌آمده‌اند تاثیر گرفته است. بغله کشتی بزرگ و مناسب بارکشی در اقیانوس بوده است. جرج کرزن نام آن را از عربی بغل به معنی حمل بار می‌داند [۱۲]، گر چه بغل در عربی به معنای قاطر است.



۶. یک بدن قدیمی در سا
عمان. (عکس از کتاب *he*
Dhow، نوشتهٔ کلیفوَرد
هاکینز)

ناخدایان بندر کنگ می‌گویند که بَغَله در عمان و شهرهای بندری آفریقا رایج بود، چون ناخدایانِ آن‌جا گاه زن و فرزند خود را نیز به دریا می‌بردند و داشتن اتاقی محفوظ در عقب کشتی برای این منظور مناسب بود. اما در بندر کنگ و دیگر بندرهای ایران که بردن زن و فرزند در سفرهای تجاری رایج نبود، احتیاجی هم به بَغَله نبود و همان بوم کفایت می‌کرد. **گَندی** یا سطح پشت بَغَله‌ها را با شکل‌های گل و بوته که در چوب کنده شده بود



۷. بغلهٔ ناصر بن عیسی از کویت

می‌آراستند و گاه رنگ می‌زدند و نمونه‌های بسیار دیدنی آن در برخی از عکس‌های قدیمی دیده می‌شود. بَغَله از حدود شصت یا هفتاد سال پیش دیگر ساخته نمی‌شد و بوم جای آن را گرفته است. آلن ویلییِرز در کتاب پسران سندباد از آخرین بَغَله جزیرهٔ قشم نام می‌برد که خود در سفر دریایی به آفریقا در سال ۱۹۳۸ میلادی دیده است.

بَلَم قایق کوچک و باریک پارویی است که در آب‌های ساحل یا رودخانه‌ها برای حمل بار و مسافر به کار می‌رود. آن را از تنه درختی که توی آن را خالی کرده‌اند می‌سازند. شاید این نام از زبان منطقهٔ تامیل نادو در هند آمده است که در آن‌جا آن را وَلَم می‌نامند [۳۵].

بوم رایج‌ترین و محبوب‌ترین کشتی چوبی اقیانوس‌پیما در خلیج فارس بود. در ساختن آن مصالح مرغوب به کار می‌بردند. بیشتر سفرهای بزرگ



۸. نمایی از پشت یک بغله در بندر بصره. عکس از مجموعهٔ ویلفرد تزیجر.

تجاری با بوم انجام می‌گرفت. مشخص‌ترین ویژگی ظاهری بوم **ساطور** آن است که با ساطور هر جهاز دیگری متفاوت است.

بوم دو سر است، یعنی هم نوک آن و هم عقب آن تیز است. همین دو سر بودنْ آن را در برابر موج‌های بزرگ اقیانوس متعادل‌تر می‌سازد و سرعت آن را نیز بیشتر می‌کند. بوم را به تناسب اندازه‌اش با یک یا دو یا سه دکل می‌ساختند. دکل اصلی آن **دولِ گَپ** نامیده می‌شد. دکل دوم که کوچک‌تر



۹. بوم. (عکس از کتاب آ ویلییرز)

و در عقب دولِ گَپ قرار داشت **دول قلمی** نامیده می‌شد. در برخی بوم‌های بزرگ‌تر، یک دکل کوچک‌تر در عقب هردوی این دکل‌ها نصب می‌شد که به **تاپِسر** معروف بود. بادبان‌های مربوط به این سه دکل هم به همان نام‌های گَپ و قلمی و تاپِسر نامیده می‌شد. گرچه بوم اساساً برای سفرهای طولانی دریایی در اقیانوس‌ها ساخته می‌شد، بوم‌های کوچک‌تری هم برای حمل آب و صید مروارید می‌ساختند.

منشأ نام بوم روشن نیست. آگیوس، با توجه به رایج بودن تشبیه کشتی‌ها به پرندگان، بوم را در این‌جا به معنی جغد دانسته است [۳۴] اما بعید است

که عرب‌ها و ایرانیان بر کشتی خود نام جغد بگذارند که در این فرهنگ‌ها و زبان‌ها معمولاً یادآور خرابه و خرابی و رویدادهای ناگوار است.

ناخدایان خلیج فارس می‌گویند بوم به خاطر طرح بدنه‌اش تمایل به جلو رفتن دارد و با کم‌ترین نسیم به راه می‌افتد، درحالی‌که دیگر کشتی‌ها با نخستین نشانهٔ قطع شدن باد درجا سرگردان می‌مانند. بوم‌های بادبانی تا اواخر دهه ۱۳۴۰ خورشیدی در خلیج فارس رایج بود و امروز نیز بوم‌هایی که به‌جای بادبان موتور دیزل دارند از لَنج‌های محبوب خلیج فارس‌اند، اگرچه برخی وجود ساطور در سینه آن‌ها را برای حرکت و جابه‌جایی در بندرگاه‌های شلوغِ خلیج فارس مزاحم می‌یابند. با توجه به محبوبیت و رواج زیادِ بوم در سفرهای دریاییِ مردم خلیج فارس، در این کتاب بیشتر به شرح ساختمان و نحوه ساخت و هدایت بوم پرداخته شده است.

پاتامار که احتمالاً نام دیگر آن **مِنجی** است، از کشتی‌های رایج در هند است. دُم آن شبیه نیم‌دایره است. معمولاً دو یا سه دکل دارد.

پادو از کشتی‌های چوبی رایج در هند است.

پاکستانی به لَنج‌های بارکش بزرگ منطقهٔ خلیج فارس و اقیانوس هند می‌گویند. گویا این طرح را استادان هندی و پاکستانی وارد منطقه کرده‌اند و به همین سبب آن را پاکستانی می‌نامند. در بوشهر به همین لَنج‌های پاکستانی **ناکو** می‌گویند.

پَرَکِه قایق چوبی سنتی بادبانی سواحل آفریقا است. مطابق معمول آن را هم به انگلیسی داو می‌گویند. فرق اصلی آن با دیگر قایق‌ها در نداشتن عرشه است، یعنی خدمه و مسافران و بار در درون بدنه و نه روی عرشه قرار می‌گیرند. پَرَکه بسیار شبیه **جالبوت** است و می‌شود گفت که پَرَکه، جالبوتِ رایج در آفریقا است.

تونی یا **دونی** قایق چوبی سنتی جزایر مالدیو است. عرشه ندارد، میلِ سینه آن شبیه شمشیر انحنا دارد و رو به بالا می‌رود. میلِ دُم آن هم شباهت به دُمِ



۱۰. نمایی از پشت دو لنج طرح پاکستانی در حوضچهٔ خشک تعمیرگاه لنج در بندر کنگ

بَدَن دارد و بلند و رو به بالا است. دریانوردانِ بندر کنگ گاهی آن را بین هند و مالدیو دیده‌اند. بیشتر برای ماهیگیری و حمل و نقلِ ساحلی به کار می‌رود.

جالبوت نوعی قایق کوچک و معمولا بدون عرشه است که برای حمل و نقل ساحلی به کار می‌رود. میل سینه آن معمولا نزدیک به قائم است و مثل سنبوق و بوم مایل نیست.

جالبوت در گذشته بادبانی بود و امروز موتور دیزل دارد. درباره نام آن سخن بسیار گفته شده و حتی برخی آن را مأخوذ از (Jollyboat) انگلیسی دانسته‌اند. اما این نظر صحیح به نظر نمی‌رسد چون در منابع عربی قدیمی، بسیار پیش‌تر از آن‌که انگلیس‌ها به خلیج فارس بیایند، نام **جلبه** و جمع آن **جلبات** آمده است [۸].

دَله قایقی مانند پَرَکه است که عرب‌ها به آن **بوبوس** هم می‌گفتند. دَله دماغه‌ای مستقیم و رو به جلو دارد. دربارهٔ نام عربی آن می‌توان حدس زد که بوبوس کوتاه‌شده **ابوبوس** است، به معنی پدر بوس یا دارای بوس. و اما



۱۱. یک پرکه در آب‌های نزدیک به بندر لامو

واژه عربی بوس یا بوص احتمالاً همان **پوز** یا **پوزه** فارسی باشد. شاید **بوصی** یا **بوزی** هم که در برخی متن‌های قدیمی آمده همین باشد.

دنگی به گفتهٔ عبدالرحمان بابو از هند می‌آمد. شباهت نام آن با دینگی



۱۲. تونی مالدیو

(Dinghy) که در زبان انگلیسی به قایق‌های کوچک گفته می‌شود قابل توجه است. دینگی بیشتر از هند گزارش شده و همان دنگی است.



۱۳. جالبوت بادبانی

زُورَق قایق کوچک بادبانیِ رودخانه‌های بین‌النهرین و نیز کشتی بادبانی کوچک دریای سرخ بوده است. زورق عرشه ندارد. در عربی گاه آن را **زَروق** یا **زاروق** نامیده‌اند.

سماچ نام عمومی کشتی‌ها و قایق‌هایی است که در ماهیگیری به کار می‌رود. بیشتر به آن **سَنبوق** می‌گویند. سماچ همان **سماک** عربی است که در لهجهٔ خلیج فارس چنین تلفظ می‌شود.



۱۴. ابوبوس در ساحل عم
به نوک تیز آن در سمت چ
تصویر توجه کنید.



۱۵. زاروق دریای سرخ
(عکس از آلن ویلییرز)

سَنبوق یا **سَنبوک** نوعی کشتی کوچک‌تر از بوم است. در نقاط مختلف به قایق‌های مختلف سَنبوق یا سَنبوک گفته شده است. در گذشته نوعی قایق شبیه به بوم اما کوچک‌تر را در عمان و دریای سرخ سَنبوق می‌نامیدند. امروزه در خلیج فارس سَنبوق فقط به نوعی قایق نسبتاً بزرگ بدون عرشه گفته می‌شود که می‌توان گفت فقط برای ماهیگیری به کار می‌رود. ساطور آن شکلی شبیه به سر پرنده دارد. دُم آن بر خلاف بوم تیز نیست و تخت است. امروزه در ایران و امارات انواع آن را از پلی‌استر هم می‌سازند و بیشتر از هر لَنجی در خلیج فارس دیده می‌شود. ظاهراً نام آن از واژه پرتقالیِ



۱۶. سنبوق ماهیگیری در خلیج فارس

(Sambuco) می‌آید.

شاش یا **شاشه** قایق پارویی کوچکی است که از دسته‌های گرد یا ساقهٔ برگ‌های نخل درست می‌شود و برای ماهیگیری در آب‌های ساحلی به کار می‌رود. بدنه شاش دیواره ندارد و در آب غوطه‌ور است اما به‌خاطر سبکی زیر آب نمی‌رود.

شوعی قایقی کوچک است و در کشورهای عرب خلیج فارس برای ماهیگیری و حمل و نقل ساحلی به کار می‌رود. برخی شوعی‌ها شبیه سَنبوک است و برخی شبیه جالبوت. دُم تخت دارد. میلِ سینه در آن قوس دارد و مستقیم نیست. ساطورش طرح عمانی دارد.

غَنجِه نوعی کشتی اقیانوس‌پیما و بسیار شبیه بوم و بَغَله بود و اغلب در بندرهای عمان ساخته می‌شد. بیشتر غَنجه‌ها مانند بَغَله در بخش عقب دارای پنجره و اتاقی بود. شاید بتوان آن را بغله ساخت عمان گفت. اهالی بندر کنگ آن را غُنجه می‌خوانند. دیگران نام آن را گاه با واژه غُنچه فارسی اشتباه کرده‌اند ولی تلفظ عربی آن قطعاً با گَنجه هم‌وزن است و ربطی به غُنچه ندارد. ساطور آن شبیه مشت گره‌کرده برگشته بود. غَنجه سال‌هاست که دیگر ساخته نمی‌شود. بخش پشتی و دور پنجره‌های



۱۷. شاش



۱۸. عقب غنجه که بسیار شبیه به عقب بغله است.

عقب آن را **گَندی** یا **گَندیل** می‌نامیدند و معمولاً با حکاکی به صورت گل و بته تزیین می‌کردند.

کَتَل یا **کَتَر** قایق چوبی و پارویی کوچکی است که برای رفت‌وآمد بین کشتی و ساحل به کار می‌رود. معمولاً هر کشتی بزرگ مانند بوم یا بَغَله یک کَتَل روی عرشه یا آویزان بر کنار کشتی داشت. کَتَل گنجایش حدود چهار نفر را دارد. نام آن احتمالاً از (Cutter) انگلیسی آمده که یکی از معناهای آن قایق کوچکی است که در کشتی‌ها برای رفت‌وآمد به ساحل به‌کار می‌رود.

کوتی مشهورترین نوع کشتی سنتی است که در هند ساخته می‌شود. در غرب به (Kutia) و (Kottiya) و (Cotia) معروف است. ساطور ندارد و نوک‌تیز است. کوتی بیشتر برای سفرهای دریایی طولانی ساخته می‌شد و نقشی مشابه بوم و غنجه و بَغَله داشت. شواهدی هست که دریانوردان عمان کوتی‌های هند را می‌خریدند و با افزودن ساطور و تاج آن را به غَنجه تبدیل می‌کردند [۷۲]؛ یعنی تفاوت زیادی بین غَنجه و کوتی نبود.

فَلوکه قایق بادبانی سنتی رایج در مصر است. نام آن احتمالاً صورت عربی‌شدهٔ **پرکه** است. بادبان‌بندی آن نیز لاتین و مشابه قایق‌ها و کشتی‌های سنتی خلیج فارس است. فلوکه‌ها در سال‌های اخیر گردشگران را بر رود نیل و سواحل مدیترانه‌ای مصر به گردش می‌برند.

در سال‌های اخیر، بدنه فلوکه را به جای چوب از فایبرگلاس می‌سازند و جز بادبان لاتین یا لچکی، یادگاری از فلوکه‌های پیشین در آن نیست.

عِبرِه قایق چوبی مسافرکش است که در خور دُبی دیده می‌شود.

لَنج شاید آشناترین نام کشتی‌های چوبی برای فارسی‌زبانان باشد. اما لَنج نامِ گونهٔ ویژه‌ای از کشتی‌های سنتی نیست و نامی عمومی است؛ تقریباً معادل با (Dhow) که در زبان انگلیسی به کشتی‌های چوبی سنتی خلیج فارس و



۱۹. کوتی

اقیانوس هند گفته می‌شود. به هر نوع قایق و کشتی چوبی سنتی خلیج فارس که موتور، یا به قول مردم جنوب **مکینه**، داشته باشد **لَنج** می‌گویند. واژه لَنج به‌ظاهر از کلمهٔ انگلیسی (Launch) آمده که یکی از معنی‌های آن قایقِ چوبیِ کوچکِ موتوردار است. گویا انگلیسی‌زبانانی که در خلیج فارس و اقیانوس هند کار می‌کردند به نخستین جهازات منطقه که دارای موتور دیزل شد این نام را اطلاق می‌کردند و واژه لَنج به تدریج وارد زبان فارسی هم شد. در بسیاری از نقاط ایران آن را به کسر لام تلفظ می‌کنند اما در جنوب بیشتر به فتح لام تلفظ می‌شود.



۲۰. فلوکهٔ مصری بر رود نیل

ماشُوِه قایق پارویی نسبتاً بزرگی است که روی عرشهٔ بوم‌های بزرگ حمل می‌شد و برای حمل بار و رفت‌وآمد بین بوم و ساحل به کار می‌رفت. ماشُوِه در عقب سکان دارد و یک نفر سکان آن را هدایت می‌کند. ماشُوِه گنجایش حدود بیست نفر را دارد و دوازده و گاه بیست و چهار نفر پاروزن آن را می‌رانند. دریانوردان بندر کنگ برای رفتن به جزیرهٔ قشم گاه به ماشُوِه دکل و بادبان هم می‌افزودند. نام آن احتمالاً از واژه هندی ماش‌ـ‌وه آمده است.

مِتِپِه نوعی قایق چوبی سنتی در سواحل شرقی آفریقا بود که دیگر ساخته نمی‌شود. این قایق برای اقیانوس‌پیمایی مناسب نیست و فقط در حمل‌ونقل ساحلی به کار می‌رفته است.

مِتِپِه‌های قدیمی بادبان‌بندی مربع داشتند. مِتِپِه به‌احتمال قایقی بوده که پیش از آمدن ایرانیان و عرب‌ها به بندرهای آفریقایی در آن‌جا رایج بوده است. حدود شصت سال پیش، مِتِپِه‌ها را مانند کشتی‌های عربی و ایرانی با



۲۱. متپه. (تصویر از کتاب هاکینز)

بادبان‌بندی لچکی می‌ساختند و بعد هم به‌تدریج از رواج افتاد.

ناکو نامی است که در بندر بوشهر و اطراف آن به لَنج‌های بارکش طرح پاکستانی گفته می‌شود.

هوری قایقی چوبی و باریک است که با پارو جلو می‌رود. در هند، آن را از تنهٔ درخت به صورت یک‌پارچه می‌سازند. در خلیج فارس، از چند تخته می‌سازند. هوری برای حمل مسافر و بار در آب‌های کم‌عمق ساحلی و رودخانه‌ها و هورها به کار می‌رود. هوری را برخی **بلم** می‌نامند. ظاهراً بلم نوع بلندترِ هوری است.

جدا از این‌که هر کشتی از چه گونه‌ای است و بدنه آن چه نامی دارد، نام‌گذاری خاص کشتی‌ها هم از گذشته‌ها معمول بوده است. در نام‌گذاری معمولاً نامی عربی که در آن واژهٔ فتح باشد به کار می‌رود. این سنتی دیرینه



۲۲. هوری در ساحل لافت

است و کشتی‌های زیادی نام‌هایی مانند فتح‌الخیر و فتح‌الرحمن داشته‌اند. ویلییرز و دیگران به چند کشتی با نام فتح‌الخیر اشاره کرده‌اند. در تاریخِ جنگ‌های دورهٔ نادر شاه در منطقهٔ خلیج فارس و عمان می‌خوانیم که یکی از کشتی‌های نیروهای نادرشاه را فتح‌شاه نام گذاشته بودند [۶۷]. در سال‌های اخیر در ایران نام‌های ایرانی مانند سیمرغ و تندر و مانند آن هم می‌گذارند.

بخش سوم

مناطق کشتی‌سازی

کشتی‌سازی سنتی در شهرهای ساحلی اقیانوس هند و شبه‌جزیرهٔ عربستان و خلیج فارس از زمان‌های دور رایج بوده است. در این بخش تنها به صنعت کشتی‌سازی سنتی در منطقهٔ غرب اقیانوس هند و خلیج فارس می‌پردازیم چون شرق اقیانوس هند سنت دریانوردی متفاوتی داشته است.

به‌کوتاهی باید گفت که کشتی‌هایی که در آن مناطق، مانند ساحل شرقی هند و خلیج بنگال، ساخته می‌شد بیشتر از روش‌های چینی‌ها در ساختن **جُنگ** بهره می‌برد. جُنگ یا **جانْک** نام عمومی انواع قایق‌ها و کشتی‌های چوبی بادبانی چین است. بدنهٔ این شناورهای چینی معمولاً دارای آبخور کم است. سینه و دُمِ جُنگ برخلاف شناورهای غرب اقیانوس هند تیز نیست و چهارگوش است. بادبان آن دارای ردیفی از شاخه‌های بامبو است که یکی بر

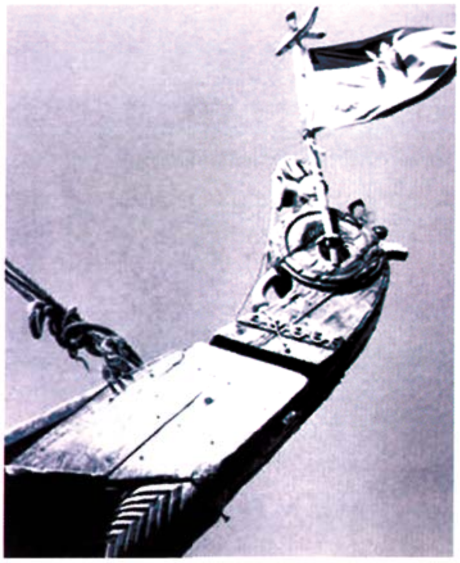
بالای دیگری قرار می‌گیرد و پارچهٔ بادبان را نگه می‌دارد.

عمان

عمان پیشینه‌ای گسترده و طولانی در دریانوردی و کشتی‌سازی داشته است. شهرها و آبادی‌های ساحلی عمان مانند مسقط و صُحار و صور از کانون‌های مشهور ساختن کشتی بوده است. در شهر ساحلی گُواتِر نیز، که اکنون بخشی از پاکستان است و تا پیش از سال ۱۹۵۸ در مالکیت عمان بود، کشتی‌سازی رواج داشت.

شکل کشتی‌های چوبیِ ساخت عمان معمولاً در نگاه اول مشخص است. ساطور در این کشتی‌ها معمولاً به صورتِ مشتِ برگشته، یا به تعبیری مانند سرِ به‌عقب‌برگشته یک طوطی به نظر می‌رسد و گرچه بدنهٔ آن‌ها بسیار شبیه بوم و دیگر کشتی‌ها و قایق‌های چوبیِ منطقهٔ خلیج فارس و دریای عمان است، اما همین شکل ویژهٔ ساطور و در نمونه‌های قدیمی‌تر وجود یک تاج بر بالای آن ساطور، عمانی بودن آن را معلوم می‌کند.

در سال‌های اخیر، عمان کوشش زیادی کرده است تا در عرصهٔ دریانوردی بادبانی فعال باشد و پیشینهٔ این کشور در زمینهٔ ساخت کشتی‌های بادبانی و دریانوردی بادبانی را به جهانیان بشناساند. در سال‌های ۱۹۷۹ تا ۱۹۸۰ تیم سِورینِ ایرلندی که سابقهٔ زیادی در سفرهای پرماجرا و بی‌همتا داشت به هزینهٔ دولت عمان بومی را به روش سنتی در بندر صحار



۲۳. ساطور و تاج در کشتی‌های عمانی

ساخت و با آن به بندر کانتون در چین رفت [۷۱]. در سال ۲۰۱۰ هم تام وُزمرکه، باستان‌شناس دریایی و اهل استرالیا، باز با هزینهٔ دولت عمان از روی بقایای باقی‌مانده از کشتیِ غرق‌شدهٔ بلیتونگ و دیگر شواهد تاریخی، یک کشتی مشابه آن ساخت و با آن به سنگاپور رفت. این کشتی را که جوهرهٔ مسقط نام گرفته دولت عمان به سنگاپور هدیه کرد تا در کنار اشیاء



۲۴. جوهرهٔ مسقط

تاریخیِ کشف‌شده از کشتی بلیتونگ در موزه‌ای به نمایش درآید [۶۲].

ایران

در بسیاری از بندرها و جزیره‌های جنوب ایران، کشتی‌سازی به روش قدیمی همچنان رایج است. البته چون همهٔ کشتی‌هایی که اکنون ساخته می‌شود موتور دارد و لَنج نامیده می‌شود، این فن را در ایران لَنج‌سازی می‌گویند.

ساختن بوم و دیگر جهازات از گذشته در بندر کنگ رایج بود. بندر کنگ کارگاه‌های لَنج‌سازی و تعمیرگاه و حوضچهٔ خشک برای تعمیر کشتی‌های چوبی دارد.

در بندرها و آبادی‌های جزیرهٔ قشم مانند لافت و پِی‌پُشت و گوران، چند کارگاه وجود دارد که به ساختن لَنج‌های بارکش معروف به طرح پاکستانی و نیز سَنبوق ماهیگیری می‌پردازند. استاد حاج حبیب از استادان معروف کشتی‌ساز پِی‌پُشت بود. هنوز استادان قدیمی‌تر که بوم هم می‌ساخته‌اند، مانند محمدعلی یحیی و احمد رجب در جزیرهٔ قشم هستند ولی دیگر بوم



۲۵. ساختن هوری در بندر کنگ. (این عکس را که در دههٔ ۱۳۴۰ خورشیدی گرفته شده، از آرشیو روزنامهٔ اطلاعات به دست آوردم.)



۲۶. کشتی‌سازی در بندر کنگ در دهه ۱۳۴۰. (عکس از آرشیو موسسهٔ اطلاعات



۲۷. استاد احمد رجب از استادان کشتی‌ساز اهل پی‌پشت در کارگاه لنج‌ساز در گوران.



۲۸. استاد محمدعلی ی
اهل پی‌پشت در کا
لنج‌سازی سفاری در لا
جزیرهٔ قشم.

نمی‌سازند و ساختن کشتی‌های طرح پاکستانی و سمبوق‌های ماهیگیری از جنس فایبرگلاس بیشتر رواج دارد.

در کُنارک چابهار استادان بلوچ و هندی و پاکستانی به کار مشغولند و لنج می‌سازند. در اطراف بوشهر و بندر گناوه و بندر دیلم هم کشتی‌سازی چوبی رایج است. اطراف آبادان نیز لنج‌سازی هست. استاد کشتی‌ساز معروف آبادان آقای مسلم است که چند بوم را هم در بندر کنگ ساخته است.



۲۹. گلاف‌های اهل پی‌پشت در لافت به درزهای لنج کلفات می‌زنند.

هند

در ساحل جنوب غربی هند که در گذشته به مالابار، یا به‌گفتهٔ مردم بندر کنگ ساحل ملِیبار، معروف بود و امروز بین دو ایالت کارناتاکا و کرالا بخش شده، کشتی‌سازی از روزگاران کهن رواج داشته است. کالیکوت، که این روزها آن را گوژیکود می‌نامند، از مراکز مهم کشتی‌سازی سنتی در ساحل مالابار بوده است. به‌ویژه شهر ساحلی کوچکِ بیپور در ده کیلومتریِ جنوب کالیکوت که بزرگ‌ترین اوروها (uru ـ نام هندی بوم) را در آن‌جا ساخته‌اند. این شهر سال‌ها از مراکز مهم تجارت هند با مناطق شرق اقیانوس هند و اروپا بوده است. در انگلیسی به پارچهٔ چلوار و نوع رنگی آن چیتِ کالیکو می‌گویند که از نام این شهر گرفته شده است. بیپور از روزگاران کهن به ساختن قایق‌ها و کشتی‌های چوبی معروف بود [۷۳].

دریانوردان ایرانی و عرب به خاطر فراوان بودن مصالح از جمله چوب و نیز نیرویِ انسانی ماهر و ارزان، کار ساختن کشتی‌های خود را به اهالی ساحل مالابار می‌سپردند. بسیاری از دارندگان جهازات در خلیج فارس ساخت جهازات خود را به بیپور سفارش می‌دادند. بومِ محمدی را که شاید



۳۰. لنج‌سازی و تعمیرگا بندر گناوه

بزرگ‌ترین بومی است که تاکنون ساخته شده در بیپور ساختند. اما امروزه با کاهش رواج تجارت دریایی به شیوهٔ گذشته، بیپور در این زمینه فعالیتی ندارد و فقط گاه مدل‌های کوچکِ بوم را برای گردشگران یا برای دوست‌داران بوم در خلیج فارس می‌سازد.

در پوربندر که شهری بندری در ایالت گُجَرات و زادگاه مهاتما گاندی است نیز ساختن کشتی‌های چوبیِ سنتی هنوز رایج است. پوربندر را اهالی بندر کنگ خُرمیون می‌نامند و یکی از مقصدهای اصلی برای فروش خرمای بصره و آبادان به ویژه از نوع خرمای زاهدی بود.

پاکستان

در نزدیکی کراچی و نیز در شهر ساحلی گُواتِر پاکستان هنوز جهاز می‌سازند [۶۶]. کشتی‌سازان پاکستانی در بندرهای ایران و امارات نیز به ساختن لَنج‌های مشهور به طرح پاکستانی مشغولند.

امارات

امارات سنت چندانی در ساختن جهاز ندارد. یک کارگاه قدیمی ساخت جهازات در کنار خور دبی نزدیک پل القرهود قرار دارد. همچنین در دبی

یک کارگاه بزرگ تعمیر کشتی به نام الجدّاف هست که جهازات چوبی طرح پاکستانی را هم تعمیر می‌کند. در منطقهٔ البَطین در ابوظبی هم یک کارگاه کشتی‌سازی هست. در سال ۲۰۰۳ ژوسلَن پی‌یِر فرانسوی یک سَنبوقِ ساختِ سور در عمان را خرید. او این کشتی را که نزوی نام دارد (و نزوا خوانده می‌شود، به نام شهری در استان داخلیهٔ عمان) در امارت عَجمان به بادبان مجهز کرد و چندین سفر با آن انجام داد [۶۱].

کویت کویت در میان دریانوردان ایران به ساختن بوم معروف است، گرچه بسیاری از بوم‌های کویتی ساخت هند یا ایران بوده است. یکی از بوم‌های مشهور ساخت کویت بوم فتح‌الخیر است. این بوم را در سال ۱۹۳۸ ساختند. فتح‌الخیر، پس از چند بار دست‌به‌دست شدن به مالکیت محمدحسن کاکا از اهالی بندر کنگ درآمد. در دههٔ ۱۹۹۰ میلادی دولت کویت که پس از حملهٔ عراق و آتش گرفتن بسیاری از بوم‌های قدیمی کویت در فکر احیای میراث کشتی‌سازی و دریانوردی این کشور بود اقدام به خریدن برخی از کشتی‌های بازمانده از گذشته و ایجاد موزه‌ای در این زمینه کرد. نمایندهٔ دولت کویت فتح‌الخیر را از کاکا خرید و عبدالرحمن بابو آن را با بوم خود



۳۱. بوم محمدی پس از پایان ساخت آن در سال ۱۹۱۵ در بیپور. (عکس از کتاب *صناعة السفن الشراعية* اثر دکتر الحجی.)

یدک کشید و به کویت برد. در آن‌جا آن را پس از تعمیر و بازسازی به نمایش گذاشته‌اند.

آفریقا

در آفریقا، در لامو و مومباسا، انواعی از جهازات کوچک می‌سازند که برای ماهیگیری یا گردشگری به کار می‌روند. بادبان‌بندی آن‌ها نیز لچکی است. بازرگانی ساحلی با پرکه‌ها یا جهازهای کوچک نیز هنوز در مومباسا و زنگبار دیده می‌شود. شاید ساحل شرقی آفریقا تنها جایی باشد که هنوز در آن نشانه‌هایی از دریانوردی بادبانی به شیوهٔ کهن، به صورت غیرنمایشی و واقعی جریان دارد. اگر کسی بخواهد ترتیب باد عوض کردن و دور زدن، یا به قول دریانوردان خلیج فارس **خایور**، را ببیند باید به بندرها و جزیره‌های شرق آفریقا برود.

بخش چهارم

اجزا و بخش‌های کشتی

در سنت کشتی‌سازیِ خلیج فارس و اقیانوس هند، وقتی کشتی را می‌سازند اول بدنهٔ آن حاضر می‌شود و پس از به آب انداختن، دکل و بادبان را بر آن نصب می‌کنند. ساختن بدنهٔ تازه‌ساز و بی‌دکل و بادبان را در بندر کنگ اوشار می‌گویند. مثلاً می‌گویند: «فلانی دارد یک لَنج اوشار می‌کند.»، یعنی کشتی تازه‌ای در دست ساخت دارد. شاید این واژهٔ اوشار از ترکیب اُو (آب) و شار (جریان) باشد به معنی کشتی قابل به آب انداختن.

در بندر کنگ، همهٔ اجزای مربوط به بادبان مانند دکل و بادبان و بندها و قرقره‌های مربوط به آن را سامان می‌گویند. مثلاً گفته می‌شود: «این کشتی اوشار است ولی سامان ندارد.» یعنی بدنه‌اش ساخته شده و برای به آب انداختن حاضر است ولی هنوز دکل و بادبان بر آن نصب نشده است.

ساختار کشتی‌ها و قایق‌های سنتی در خلیج فارس و اقیانوس هند تا حد زیادی یکسان است و تفاوت‌هایی جزیی در شکلِ سینه و دُم و برخی جزییات دارد. در این بخش به مهم‌ترین اجزای بدنه و بادبان‌بندی کشتی‌های این ناحیه می‌پردازیم. توضیح بیشتر را در بخش بوم و نیز در واژه‌نامه خواهید خواند. برای بحث دربارهٔ اجزای قایق، آن را در دو بخش بدنه و سامان مطرح می‌کنیم.

بدنهٔ کشتی

بدنهٔ شناورهای چوبیِ سنتی جنوب ایران را در چند بخش نام‌گذاری می‌کنند. **سینه**، جلوی شناور است. **دُم** که آن را **دُوم** تلفظ می‌کنند عقب قایق است. دو طرف راست و چپ قایق را **بُرد راست** و **بُرد چپ** می‌گویند. برخی قایق‌ها و کشتی‌ها مانند بوم در سینه و دُم نوک‌تیزند و هرچه از این دو بخش به وسط شناور می‌رویم پهن‌تر می‌شوند. بخش میانی شناور بخشی است که پهنای نسبتاً ثابتی دارد. آن بخش از بدنه را که بین نوک تیز شناور و این بخش میانی قرار دارد، **عالیهٔ سینه** و مشابه آن در عقب را **حَیّاب** می‌خوانند. روشن است که هر قایق در راست و چپ دو عالیه در طرف سینه و دو حَیّاب در طرف دُم دارد.

بیس پایین‌ترین بخش کشتی است. بیس قطعه چوب بزرگ و قطوری است که کار ستون فقرات قایق و کشتی را می‌کند و **شَلمان‌ها** و **عَطفه‌ها**، یعنی دنده‌های بدنهٔ قایق را با میخ به آن وصل می‌کنند.

بیس را عرب‌ها **بیص** هم می‌نویسند. ریشهٔ این نام روشن نیست ولی برخی می‌گویند از واژهٔ انگلیسی (Base) به معنی پایه آمده است، گرچه در انگلیسی به این قطعه در کشتی‌ها (Keel) می‌گویند. ابن‌ماجد آن را **هیراب** نامیده است که واژه‌ای فارسی به نظر می‌آید. در عمان هم آن را هیراب می‌گویند و نام بیس در آن‌جا رایج نیست. معادل بیس در متن‌های رایج فارسی امروزی **شاه‌تخته** و **شاه‌تیر** و **تیر اصلی** است ولی کشتی‌سازان

جنوب ایران فقط به آن بیس می‌گویند. بر روی بیس، **عَطفه‌ها** و **شَلمان‌ها** نصب می‌شود که مانند دنده‌هایی که به ستون فقرات وصل باشد پوستهٔ بدنهٔ کشتی را نگه می‌دارد. انتهای هر شَلمان به **عَطفه** و آن هم به بیس وصل است و تخته‌های بدنه به آن‌ها میخ می‌شود. عَطفه قطعه‌های چوبی به شکل V است که طرف باریک‌تر آن به بیس وصل می‌شود و دو شَلمان در دو طرف ادامهٔ دو بازوی آن است. در بخش جلو و عقب کشتی به‌جای شَلمان و عَطفه، قطعه‌ای به شکل V به نام حلقوم به کار می‌رود که یک‌تکه و تنگ‌تر است.

میلِ سینه و **میلِ دُم** دو تیر چوبی است که در جلوترین و عقب‌ترین جای کشتی قرار دارد. بر هر دوی آنها یک تیر کمکیِ دیگر به همان عرض و ضخامت می‌کوبند تا هنگام برخورد احتمالی کشتی به صخره یا هر چیز دیگر ضربه‌گیر باشد و آن را **پَرمیل** می‌گویند.

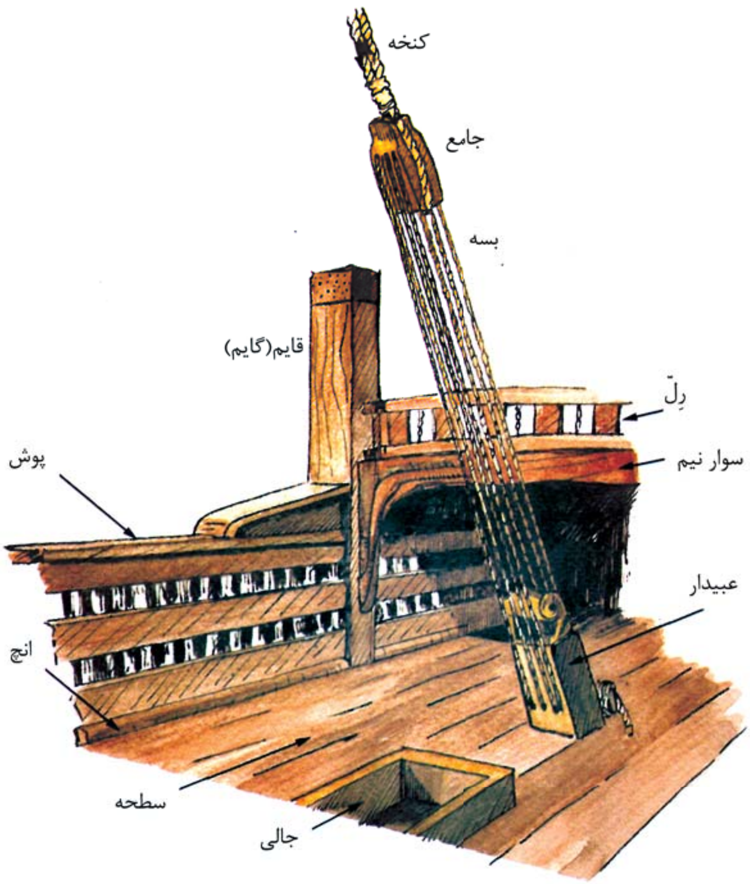
ساطور تخته‌ای است که در ادامهٔ **میلِ سینه** در جلوترین بخش قایق یا کشتی نصب می‌شود. بسیاری از انواع کشتی‌های چوبیِ اقیانوس هند و خلیج فارس از روی شکل ساطورشان شناخته می‌شوند. به نظر می‌رسد شکل ساطور اهمیت کاربردی ندارد و بنا به سنت تعیین می‌شود.

تخته‌هایی که لب‌به‌لب در دو طرف شناور به شَلمان‌ها میخ می‌شود بدنهٔ آن را می‌سازد. این تخته‌ها از پایین تا بالا هرکدام نامی دارد. پایین‌ترینِ این تخته‌ها را **مالِج** یا **مالِک** می‌گویند. بالاترینِ آنها نیز **تریج** نام دارد و قرنیز یا تخته‌ای هم روی تریج می‌کوبند که **پوش** نام دارد و کار سوار شدن و دست گرفتن به لبهٔ کشتی و آوردن و بردن بار به کشتی را آسان‌تر می‌کند.

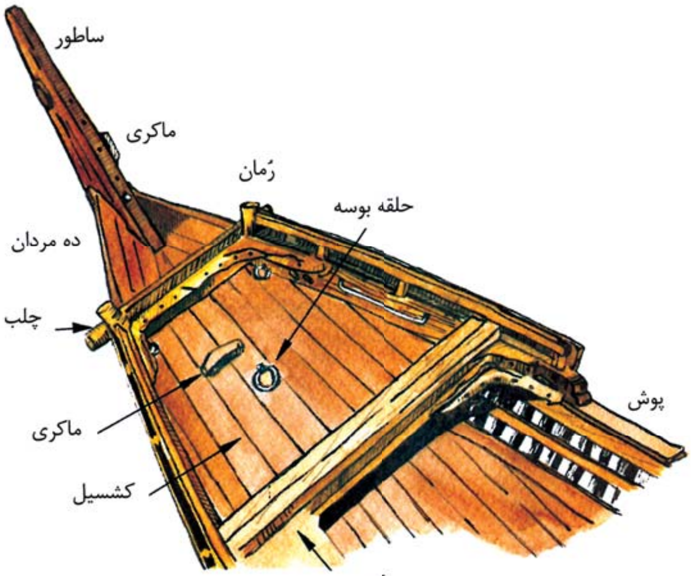
سُوار تیرهای افقی و عرضی است که دو طرف کشتی را به هم وصل می‌کند. **سَطحه**، که در فارسی رایج به آن **عَرشه** می‌گویند، در کشتی‌های بزرگ از تخته‌هایی درست می‌شود که در امتداد طول کشتی روی سُوارها میخ می‌شود. در قایق‌های کوچک‌تر سطحه وجود ندارد.

فضای خالی زیر سطحه را **خَن** می‌گویند. **خَن** انبار بزرگ کشتی برای حمل بار است و بیشتر حجم کشتی را تشکیل می‌دهد. نام آن از کلمهٔ فارسیِ **خان** یا **خانه** می‌آید. (در عین حال به بخش‌بندی‌های هر دستگاه مدرّج هم خن گفته می‌شود، مانند خن‌های روی صفحهٔ قطب‌نما و خن‌های روی گونیای استادان کشتی‌ساز که در عربی **هَنداسه** نام دارد.)

در بخش عقب کشتی سطح دیگری روی سطحه می‌سازند که آن را **نیم** می‌نامند. نیم هم مانند سطحه روی سُوارها نصب می‌شود. به این سوارها



۳۲. بخش‌های نزدیک به نیم



۳۳. بخش‌های سینه

سوارِ نیم می‌گویند. **ناخدا** و **سکانی** معمولاً روی نیم می‌نشستند.

فضایی که بین نیم و سطحه ایجاد می‌شود **دَبوسه** نام دارد که انبار مواد غذایی و جای اموال ناخدا و وسایل کشتی است.

در جلوی کشتی هم سطحی مانند نیم ولی کوچک‌تر و باریک‌تر روی سطحه می‌سازند که **کِشسیل** نام دارد. کِشسیل را عرب‌ها **کشتیل** می‌نامند. به عقبِ کِشسیل قطعه چوبی به نام **کَسر** می‌کوبند تا از ریختن آبِ روی کِشسیل به روی سطحه جلوگیری کند.

در ادامهٔ کِشسیل به طرف جلو و نوک شناور، **دَه‌مردان** قرار دارد که سطحی است که جلوی کِشسیل و در دو طرف زیر ساطور قرار دارد و جاشوان برای جابه‌جا کردن دستور روی آن می‌روند. عرب‌ها به دَه‌مردان **وَساده** می‌گویند که در عربی به معنایِ **تخت** است.

روی سطحهٔ کشتی و اطراف آن اجزای دیگری هم به چشم می‌خورد:

جالی، یا **جالی وسط**، دریچهٔ اصلی خن است که در میان سطحه یا عرشه

قرار دارد. شکل آن مستطیل یا ذوزنقهٔ کشیده است. از جالی برای ورود به خَن و نیز بارگذاشتن در خَن استفاده می‌شود. **دول** یا **دکل اصلی** کشتی هم از میان جالی به درون خَن می‌گذرد و به لبهٔ جلویی آن تکیه دارد.

چَلب یا **کَلب**، **حِمار بَحّار** و **حاشیه** چوب‌های مدوّر و افقی و عرضی در جلو و عقب کِشسیل و میان کشتی است که بندها را به آن می‌بندند.

گایِم یا **قائم** نام دو تیر عمودی با قاعدهٔ مربع است که در دو طرف جلوی **نیم** نصب می‌شود.

رُمّان نام چوب‌های مدوّر کوتاهی است که مانند گایِم از روی سطحه برآمده است.

دُوار چرخ قرقره‌مانندی است که عمودی بر سطحه نصب شده و برای بالا کشیدن بادبان یا لنگر به کار می‌رود. در بالای آن دو یا چند سوراخ عمودبرهم هست که چوب‌هایی را از آن رد می‌کنند، مانند دسته که برای گرداندن دُوار به کار می‌رود. طناب را به دور دُوار می‌بندند و آن را چند جاشو به آهنگی که **نَهیم‌ها** (جاشوهای خواننده) می‌خوانند می‌گردانند و بادبان یا لنگر را با آن بالا می‌کشند.

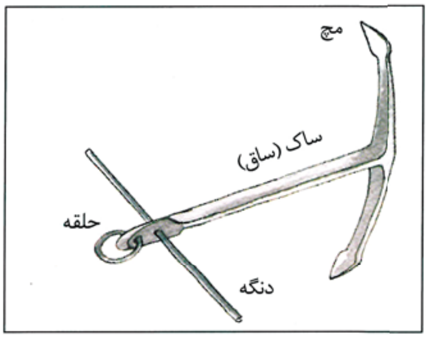
سُکّان تخته‌ای است که به **میلِ دَم** یا **پاشنه** لولا شده و در کشتی‌های بزرگ مانند بوم با دو بند یا زنجیر به چرخ یا فرمان کشتی وصل است و با گرداندن چرخ به راست و چپ می‌گردد و شناور را به چپ و راست می‌گرداند.

برخی اختراع **سکان** را به ایرانیان نسبت می‌دهند اما باید توجه کرد که سکان در طول تاریخ دریانوردی و در مناطق مختلف و بین اقوام دریانورد صورت‌های گوناگونی داشته است [۶۹]. اگر منظور اختراع سکان مرکزی و لولایی است، به نظر می‌رسد چینی‌ها نوعی از آن را داشته‌اند که البته با شبیه عربی/ ایرانی آن متفاوت و احتمالاً اختراعی مستقل بوده است. در زبان عامه به چرخ یا فرمان کشتی هم سکان گفته می‌شود. مثلاً می‌گویند:

«فلانی سکان را در دست داشت»، اما دریانوردان وقتی می‌گویند سکان منظورشان تیغهٔ سکان است.

لنگر ابزاری است برای نگهداشتن قایق یا کشتی هنگامی که نمی‌تواند یا نمی‌خواهند در بندرگاه پهلو بگیرد. معمولاً لنگر جسم سنگینی است که با طناب یا زنجیر یا هردو به بدنه وصل شده است. آن را در آب می‌اندازند و قسمت سنگین آن در کف دریا به سنگ یا گل‌ولای و گاه به گیاهان زیر دریا گیر می‌کند و نمی‌گذارد قایق از محل لنگر انداختن دور شود.

در دریانوردی سنتی خلیج فارس به سه نوع لنگر برمی‌خوریم: **لنگر با دو ناخن، لنگر چنگکی** با چند ناخن (معمولا چهار یا پنج) و **لنگر سنگی**. در بندر کنگ به لنگرِ دو ناخن **پاوَرِه** می‌گویند و عرب‌ها آن را **باوَرِه** می‌خوانند. این لنگر شبیه لنگرهای سنتی اروپایی است. آلن ویلیِیرز در کتاب *پسران سندباد* می‌گوید که احتمالاً نام باوَرِه از واژهٔ انگلیسی (Bower) آمده که در نیروی دریایی بریتانیا به لنگر اصلی کشتی‌ها گفته می‌شده است. ظاهراً لنگرِ دو ناخن یا پاوَرِه در قرن‌های اخیر و در اثر آشنایی با لنگرهای اروپایی رایج شده اما در روزگار کهن لنگر چنگکی به کار می‌رفته و هنوز به کار می‌رود. در نقاشی معروف کتاب *مقامات حریری* هم لنگر چنگکی نمایش داده شده است.



۳۴. لنگر

لنگر سنگی بیشتر در صید مروارید به کار می‌رفت، چون لنگرهای ناخن‌دار فلزی در حفره‌های صخره‌های مرجانی گیر می‌کرد و بیرون کشیدن آن مشکل و گاه ناممکن بود. اما لنگر سنگی با شکل گرد و بدون گوشه‌ای که دارد به‌راحتی از میان صخره‌های مرجانی بیرون می‌آید. لنگر سنگی را در

بندر کنگ **سِن** می‌گویند که نخست به نظر می‌آید تلفظ دیگری از سنگ است، ولی در آثار ابن‌ماجد سخن از نوعی لنگر رفته که به آن **انجرالصین** یعنی **لنگر چینی** می‌گوید. بر پایهٔ نوشته‌ها و یافته‌های باستان‌شناسی روشن است که چینیان در گذشته لنگرهای سنگی به کار می‌برده‌اند. شاید سن در بندر کنگ از صن یا صین عربی به معنی چین گرفته شده باشد.

بَیدک یا **بَیدق** میلهٔ پرچم و بادنمای کشتی است که نزدیک قائم‌های عقب کشتی است. معمولاً از تیرکی ساخته می‌شود که به آن پرچمی یا نوار باریکی از پارچه وصل می‌کنند و در باد تکان می‌خورد و جهت و شدت باد را نشان می‌دهد.

سِرِیدان آشپزخانهٔ کشتی است که در واقع جعبه‌ای چوبی است که اجاقی در آن قرار دارد و برای پخت‌وپز به کار می‌رود. جای آن در جلوی کشتی و پشت کِشسیل است.

زولی هم مستراح قایق است. زولی را به صورت اتاقکی گِرد و کوتاه و بدون سقف می‌سازند که کف آن سوراخی دارد. زولی بیرون از بدنه به کشتی نصب می‌شود. در بوم، دو زولی در دو طرف عقب کشتی نصب می‌شود که یکی مخصوص ناخدا است و آن یکی برای دیگران.

صندوق سکان هم در عقب کشتی دیده می‌شود و در داخل آن **سوبی** قرار دارد که قطعه چوب مدوّری است که زنجیرهای کنترل‌کنندهٔ سکان با گرداندن چرخ یا فرمان کشتی به دور آن می‌پیچد.

سامان

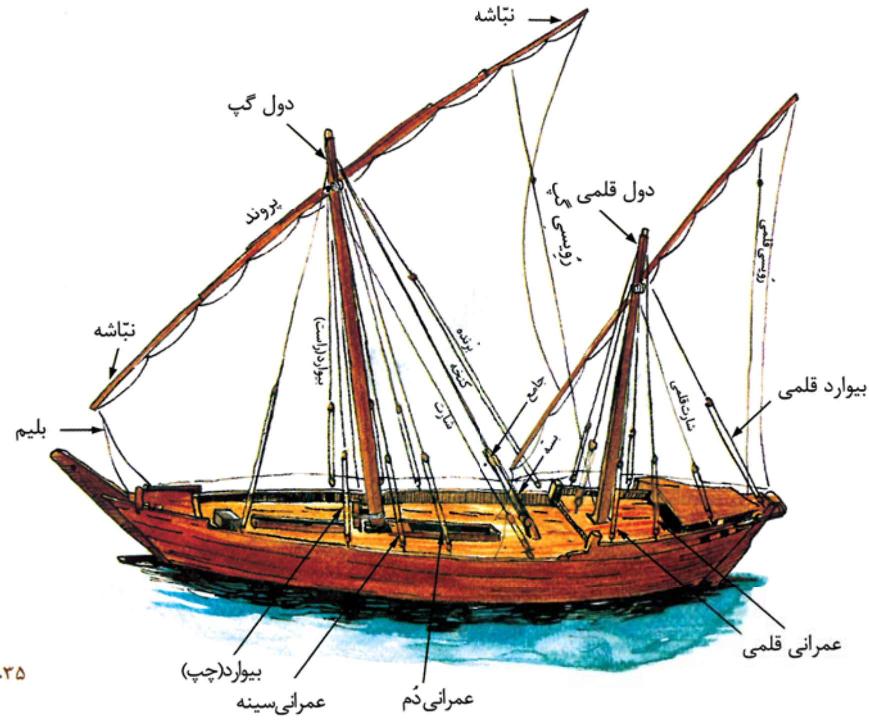
در گویش مردم بندر کنگ، **سامانِ** هر کشتی مجموعهٔ اجزایی است که به بادبان مربوط می‌شود. به جز خود بادبان‌ها این اجزا عبارت‌اند از بندهایی که برای نگهداشتن و تنظیم بادبان به کار می‌رود و نیز دکل و بندهای نگه‌دارندهٔ آن و **دستورها** که تیرهایی برای تنظیم بادبان‌ها است.

بادبان، که آن را **اوزال** می‌گویند، تکه پارچه‌ای است که خود از قطعات

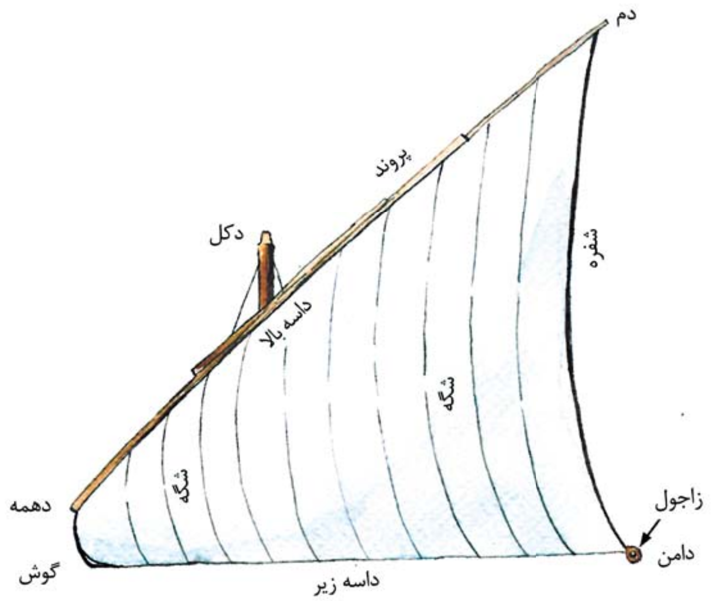
و نوارهایی به نام **شَگّه** دوخته شده است. شَگّه تلفظ محلی واژهٔ عربی **شَقّه** در بندر کنگ است. پارچهٔ آن در گذشته از هند آورده می‌شد و جنس آن از کتان است.

بادبان اصلی یا **اوزالِ گَپ** از دور و در نگاه اول مثلث به نظر می‌آید اما در واقع چهارگوش است. رأس بالایی آن **دُوم** (دُم) و رأس عقب و پایین آن **دامن** و رأس پایین جلویی آن **گُوش** (بر وزن حوض) نامیده می‌شود که همان واژهٔ گوش یا گوشهٔ فارسی است. عرب‌ها آن را **الجوش**، و به لهجهٔ کویتی **الیوش**، می‌نامند. رأس بالای جلویی را **دَهمه** می‌گویند. لبهٔ بالای اوزال **داسهٔ بالا** و لبهٔ زیر آن **داسهٔ زیر** نامیده می‌شود. لبهٔ عقب اوزال را **شُفره** می‌گویند.

برای اتصال بندهای نگهدارنده و تنظیم‌کننده به بادبان، در رأس‌های آن



۳۵. بخش‌های سامان



۳۶. بادبان لچکی در نظر اول مثلث به نظر می‌رسد، اما در واقع چهارضلعی است. اجزای آن در شکل نام برده شده است. بادبانی که در شکل می‌بینید یازده شگه یا در دارد.

حلقه‌هایی از **کَمبار** درست می‌کردند که **دَهمه** و **زاجول** نامیده می‌شود. زاجول علاوه بر داشتن حلقه‌ای از طناب کَمبار، یک قطعه چوب سوراخ‌دار هم دارد.

اوزال در چند اندازه ساخته می‌شد که هریک بسته به وضع هوا به کار می‌رفت. اوزالِ گَپ در هوای مساعد به کار می‌رفت. اوزال‌های **بغلی** و **میون** که کوچک‌تر است وقتی که باد شدیدتر بود و **اوزال تَرکیت**، که از همه کوچک‌تر است، وقتی هوا طوفانی بود به کار می‌رفت.

در هوای آرام و باد مناسب و نسبتاً آرام، یک بادبان ذوزنقه‌شکل با قاعدهٔ نسبتاً بزرگ به نام **گابیه** (از **قابیهٔ عربی**) بر فراز بادبان اصلی برپا می‌شد. گابیه، دکلی کوچک و مخصوص داشت که یکی از جاشوان آن را بر بالای دکل اصلی برپا می‌کرد. بالای این دکل کوچک، یک **پَروند** کوچک بود که لبهٔ بالایی گابیه را نگه می‌داشت.

دو گوش پایینی گابیه هم به پَروند اصلی بسته می‌شد و حرکات آن تابع حرکات بادبان اصلی بود. گابیه را فقط در هوای مناسب و وقتی که باد از پشت می‌وزید نصب می‌کردند تا سطح بادگیر کشتی را اضافه کنند و بر نیروی جلوبرنده بیفزایند.

علاوه بر بادبان اصلی بادبان دیگری به نام **جیب** در جلوی بوم نصب می‌شد. جیب بادبان مثلثی‌شکل نسبتاً کوچکی است که در جلوی دیگر بادبان‌ها قرار می‌گیرد. گوشهٔ بالای آن با بندی به نام **عَلاگی** به سر دول وصل است و گوشهٔ جلوی آن به سر **دستور جیب** که بر ساطور می‌بندند. جیب در هنگامی که باد تقریباً از روبه‌رو می‌وزد بسیار مفید است و بر سرعت کشتی می‌افزاید.

عین همین بادبان در کشتی‌ها و قایق‌های امروزی اروپایی وجود دارد. در انگلیسی نیز به آن **جیب** (Jib) می‌گویند. گرچه بعضی به‌خاطر این شباهت نام گفته‌اند که نام این بادبان و خود آن از سنت دریانوردی انگلیسی به



۳۷. نمونهٔ کوچکی از بوم بادبان‌های کامل. بالاترین بادبان در این عکس گابیه است. بادبان کوچک سمت چپ تاپسر نامیده می‌شو (این نمونه در خانهٔ آقای محمد ابراهیمی است که خانهٔ خود را به موزه‌ای سنت دریانوردی بندر کن تبدیل کرده است.)

خلیج فارس آمده است اما شواهد نشان می‌دهد که بادبان جیب تنها از قرن شانزدهم در اروپا رواج یافته و احتمالاً در اثر آشنایی اروپاییان با سنت دریانوردی خلیج فارس و اقیانوس هند به بادبان‌بندی کشتی‌های اروپایی افزوده شده است. در هر صورت، این همانندی بادبان و نام آن در گویش بندر کنگ و زبان انگلیسی از نظر تاریخ کشتی‌سازی جای بررسی دارد.

بادبان بر چوب مدور و بلندی به نام **پَروند** آویزان می‌شد. پَروند هم بر بالای دکل قرار می‌گرفت. این واژهٔ پَروند را عرب‌های خلیج فارس **فَرمَن** می‌گویند. پَروند را معمولاً با نصب دو قطعهٔ دیگر به دو سر آن طولانی‌تر می‌کنند. این دو قطعه را **نَباشه** می‌گویند.

دکل را در بندر کنگ **دول** می‌گویند. دول از تنهٔ یک تکه چوب جنگلی یا **پون** ساخته می‌شد که از هند می‌آمد. در سال‌های اخیر، به دلیل مقررات محدودکنندهٔ دولت هند، آن را ناچار از برمه یا مالزی می‌آورند. استاد و گَلاّفان (کارگران کشتی‌ساز) انتهای بالایی این تنهٔ درخت را به مقطع مربع درمی‌آوردند و در آن دو قرقره برای هدایت طناب‌های بالاکشنده یا **کَنخه** و بالا کشیدن پَروند و بادبان درست می‌کردند. انتهای پایینی دکل نیز به شکل زبانه‌ای به نام **سیچ** در می‌آمد که در کامی که در **فِلس** درست شده بود قرار می‌گرفت.

دول اصلی را **دولِ گَپ** می‌نامند که به معنی دکل بزرگ است. اگر کشتی دو یا سه دکله باشد **دولِ گَپ قلمی** و **دول تاپِسر** هم خواهد داشت. بالاترین نقطهٔ دول را **گُب** یا **قُب** می‌نامند.

یک‌سوم بالای دول را سه نوار می‌کشند و به آن **رَنگ** می‌گویند. رَنگ، علاوه بر جنبهٔ تزیینی، نقش راهنمای جاشوان و ناخدا را برای جای پَروند دارد. مثلاً می‌گویند که «پَروند را تا رَنگ بالا ببرید».

عَبد چوب قطور، مدوّر و کوتاهی است که در جلوی دول و مانند دول در فِلس نصب می‌شود و دول را با طنابی به نام **زیوارد** به آن می‌بندند تا در



۳۸. یک دکل قدیمی که در بندر لنگه بر کناری افتاده است. زبانهٔ ویژهٔ انتهای د که سیچ نامیده می‌شود د جلوی تصویر دیده می‌ش

جریان دریانوردی و وزش باد به بادبان از جلو و عقب رفتن دول جلوگیری کند. قطر آن مانند دول است اما طول آن بسیار کمتر از دول است.

بندها یا طناب‌های بادبان از جنس کمبار است که از الیاف میوهٔ نارگیل می‌سازند. بندرکنگی‌ها به آن **کمبار** وعرب‌ها **قنبار** و در بوشهر **کمبال** می‌گویند. ریشه این نام بر من روشن نیست ولی به نظر واژه‌ای هندی می‌آید همچنان که خود کمبار هم بیشتر از هند می‌آید. نیز گفته شده است که قنبار نام جایی در عدن هم هست ولی این احتمالا ربطی به کمبار به معنی طنابی که از الیاف نارگیل می‌سازند ندارد.

نام کلی طناب‌های نگهدارندهٔ دکل‌ها **عَگوس** است. این طناب‌ها از بالای دول به حلقه‌هایی در اطراف کشتی بسته می‌شوند و جلوی حرکت جانبی دکل را می‌گیرند. بر خلاف (Shrouds) یا کابل‌هایی که در قایق‌های مدرن برای ثابت نگهداشتن دکل به کار می‌رود، این طناب‌ها ثابت نیستند و در هنگام **خایُر** جای بسته شدن آن‌ها را عوض می‌کنند تا بتوانند پَروند را به چپ یا راست ببرند. هریک از این طناب‌ها هم نامی دارد: دو رشتهٔ **بیواردِ چپ و راست** جلوتر بسته شده و عقب‌تر از آنها دو رشتهٔ **عمرانیِ چپ و راست** بسته می‌شود. طنابی که پَروند را بالا می‌کشد **بَسه** است. **شارِت** هم طنابی است که با آن **حَلج** را می‌کشند و پَروند را به دول محکم می‌کند.

مُخاتِف به چهار بندی می‌گویند که بین **عُبیدار** و قرقرهٔ بزرگی به نام **جامع** قرار دارد. مُخاتِف در واقع یک بند است که با گذراندن آن از روی چهار قرقرهٔ عُبیدار و جامع، چهار بند به نظر می‌رسد. دو سرِ آن از دو طرفِ عُبیدار بیرون می‌آید و معمولاً به تیر معروف به **حاشیه** مهار می‌شود.



۳۹. طرز بستن دکل (سمت چپ) به عبد. عبد و دکل را با طناب‌هایی به نام زیوارد به هم می‌بستند و روی آن پارچه‌ای به نام سیان می‌کشیدند و رنگ سفید می‌زدند. بر خلاف این عکس عبد معمولا از یک چوب تشکیل می‌شد. (این عکس را حمید اسکندری از یادبود بوم مسی در بندر کنگ گرفته است.)

عُبیدار قرقره‌ای ثابت و بزرگ‌ترین قرقرهٔ کشتی است که جلوی نیم و روی سطحه نصب می‌شود. چهار رشته طناب به نام مُخاتِف از آن به جامع می‌رود. جامع، قرقرهٔ بزرگی است که بالای عُبیدار قرار دارد و با چهار طناب به عُبیدار وصل است. برخی بوم‌ها دو جامع دارند. **گُفیه‌ها** یا قرقره‌ها برای کم کردن بار و نیروی لازم برای بالاکشیدن بادبان به کار می‌رفت.

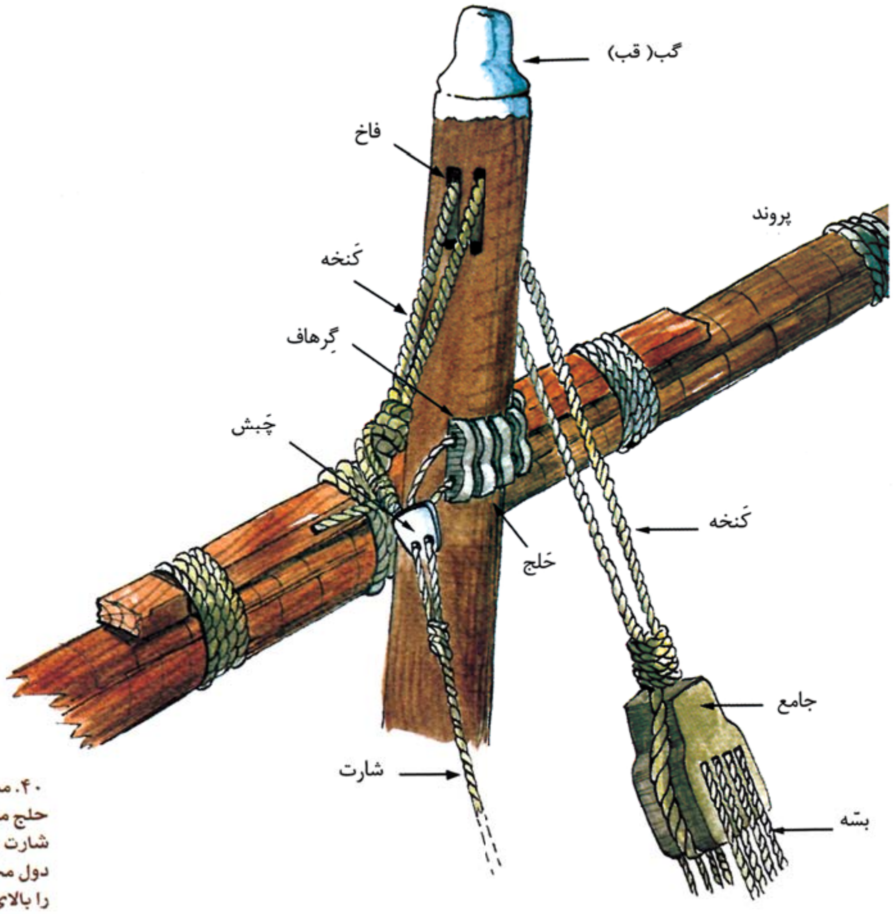
بسته به تعداد چرخ‌هایی که در این قرقره‌ها هست نیروی لازم برای بالاکشیدن پَروند و بادبان چهار به یک و هشت به یک و شانزده به یک کاهش می‌یابد. گُفیه‌ها را مانند عُبیدار و جامع از چوب **فِنس** یا (Jackwood) می‌ساختند.

بندهایی که برای بالا کشیدن لبهٔ بادبان‌ها به کار می‌رود **عَلاگی** نامیده می‌شود. دو عَلاگی از بالای دول به زیر بادبان وصل است و وقتی بخواهند از نیروی باد بکاهند آن را بالا می‌کشند. عَلاگیِ دیگر برای بالا کشیدن جیب به کار می‌رود و به آن **عَلاگیِ جیب** می‌گویند.

در کارهای گوناگون که به بندها و طناب‌های روی کشتی مربوط می‌شود، گاه گره زدن هم لازم می‌آید. این گره‌ها انواعی دارد مانند گره **شَنبَل** و **پَسمِه**

و **غُرابی** و **کول**. نوعی ویژه از حلقهٔ طنابی هم می‌ساختند که به **دَفره** معروف است. دَفره نقش ضربه‌گیر دارد و چند تا از آن را به اطراف بدنهٔ کشتی آویزان می‌کردند تا در صورت برخورد بدنهٔ دو کشتی به هم، که در بندرگاه‌ها پیش می‌آید، آسیب کمتری وارد شود.

دستور تیر مدوّر و قطوری است که گاه به **گوش بادبان** بسته می‌شود. در حمل و جابه‌جا کردن و بستن آن به گوش، جاشوان روی بخشی از کشتی



۴۰. مجموعهٔ گرهاف‌ه
حلج می‌گویند. با کشید
شارت و چبش، حلج به
دول محکم می‌شود و پر
را بالای دول نگه‌می‌دارد



۴۱. جامع. گویا این جامع قدیمی پس از به کار رفتن بسیار ترک برداشته بوده و آن را با تسمه‌ای آهنی محکم کرده بودند. (از عکس‌های ماریون کاپلان)

به نام **دَه‌مردان** می‌روند. همچنین **دستور جیب** نام تیر باریک‌تر دیگری است که بر ساطور بسته می‌شود تا یک گوشهٔ جلوی بادبان معروف به **جیب** را نگه دارد. دستور جیب را در عربی **بومیه** هم می‌نامند و گاه در میان دریانوردان ایرانی هم این نام به کار می‌رود.

چَبش قطعه چوبی است که همراه با بندی که از سوراخ‌های آن می‌گذرد برای نگهداشتن پَروند بر بالای دول به کار می‌رود.

گِرهاف قطعه‌ای چوبی با دوسوراخ کنار هم است. چند گِرهاف را کنار هم می‌گذارند و طناب را از هر دو سوراخ آن رد می‌کنند، این مجموعه را حَلج می‌نامند. **حَلج** مجموعه‌ای از قطعه‌های چوبی موسوم به گِرهاف است که به وسط پَروند بسته شده و دور دول را می‌گیرد.



۴۲. یک گفیهٔ قدیمی. یکی از گردها یا چرخ‌های این قرقره در فاخ سمت راست شکسته و سنفیر یا محور قرقره دیده می‌شود.

برای محکم کردن آن به دور دول، بند شارِت را که به چَبش وصل است می‌کشند و انتهای شارِت را به جایی روی عرشه گره می‌زنند. در زمان خایُر (باد عوض کردن)، حَلج از لغزیدنِ پَروند روی بندهای اطراف جلوگیری می‌کند.

بخش پنجم

بوم و ساختن آن

مواد و مصالح و ابزار

بوم رایج‌ترین و محبوب‌ترین کشتی اقیانوس‌پیمای سنتی نزد ایرانیان و عرب‌ها بوده است. امروز هم با آن‌که نوع بادبانی آن به کار نمی‌رود ولی نوع موتوری آن بهای زیادی دارد و در بنادر ایرانی و عربی خلیج فارس زیاد دیده می‌شود.

بوم از دید کلی دو نوع بود. یکی بوم سفری که به بوم‌های اقیانوس‌پیما می‌گفتند و دیگر بوم‌های غیرسفری که اگرچه شکل و مشخصات کلی بوم را داشت ولی کوچک‌تر بود و در کارهایی مثل بارکشی ساحلی و صید مروارید به کار می‌رفت.

امروزه دیگر بوم ساخته نمی‌شود و هر بومی که در بنادر دیده می‌شود ساخت حداقل چهل سال پیش است. اندازهٔ آن معمولاً از بیست متر تا چهل

متر است و ظرفیت آن از ۶۰ تا ۳۰۰ تن. بوم به‌اصطلاح دوسر است، یعنی سینه و دُمِ آن هردو نوک‌تیز است. دلیل محبوبیت آن یکی هدایت‌پذیری مناسب و طرح بدنهٔ آن است که در برابر موج‌های بزرگ و طوفان‌های دریایی حرکتی آرام و متعادل دارد و دلیل دیگر مصالح و روش‌های ساخت آن است که از چوب‌های مرغوب و ساخت مستحکم برخوردار است.

برخی از اهالی بندر کنگ، بوم را اختراعی تازه و مبتکر آن را کویتی‌ها می‌دانند. اما شواهد تاریخی نشان می‌دهد که از سال‌های دور بزرگ‌ترین بوم‌ها را در سواحل مالابار در هند می‌ساخته‌اند. نقاشیِ معروف کتاب *مقامات حریری* هم بسیار به بوم شبیه است.

بزرگ‌ترین بومی که نشانی از آن موجود است بوم معروف به محمدی است که گرچه به سفارش و زیر نظر کویتی‌ها، اما در سال‌های ۱۹۱۵ و ۱۹۱۶ در کالیکوت ساخته شده بود. این بوم بیش از ۵۰ متر طول داشت.

ساطور بوم مشخص‌ترین نشانهٔ آن است. ساطور را از چند قطعه چوب، معمولاً چوب ساج، می‌سازند و شکل مخصوص آن نشانهٔ مختص بوم است. سر آن را سیاه می‌کنند که با نواری به رنگ سفید از بخش پایین آن جدا



۴۳. تصویری از بوم. (این عکس از مجموعه عکس‌هایی است که آلن ویلییرز در سفرش در سال ۱۹۳۸ گرفت و احتمالا همان بومی است که او با آن سفر می‌کرد. بادبان‌های جیب و گپ و قلمی از راست به چپ دیده می‌شود.)



۴۴. ساطور یک بوم امروزی در بندر بوشهر. بوم همیشه از کشتی‌های محبوب بود ولی امروزه ساطور آن را در بندرهای شلوغ خلیج فارس مزاحم می‌دانند.

می‌شود.

سکان بوم تخته‌ای بلند در پشت **میلِ دُم** است که با قطعاتی فلزی معروف به **نر و ماده** و **مِنحاز** به آن لولا شده است. بر بالاترین بخش سکان، قطعهٔ چوبی دیگری عمود بر سکان نصب می‌شود که **کانه** نام دارد. به دو سرِ کانه دو زنجیر نصب شده که یک انتهای این زنجیرها به **سوبی** (توپی) چرخ یا فرمان کشتی می‌رود و با چرخاندن چرخ زنجیرها، کانه و در نتیجه سکان، به چپ و راست می‌گردد. کانه را معمولاً با رنگ‌های سیاه و سفید رنگ می‌کنند.

چوب

مهم‌ترین چوبی که در ساختن بوم به کار می‌رفت چوب **ساج** یا **تیک** (Teak) بود که نام علمی آن (Tectona grandis) است. چوب این درخت در برابر موریانه و پوسیدگی بسیار مقاوم است و هم در کشتی‌سازی سنتی و هم در کشتی‌سازی امروزی به کار می‌رود. کشتی‌سازان خلیج فارس معتقدند که آب دریا به این چوب می‌سازد و آن را محکم‌تر و مقاوم‌تر می‌کند.

دیگری چوب جنگلی است که عرب‌ها به آن **جَنقَلی** می‌گویند. در هند

به آن **پون** (Poon) می‌گویند و در بندر کنگ به **فَن** هم معروف است. نام علمی آن (Calophyllum) است. این چوب در عین سختی، سبک است و برای دکل به کار می‌رود. دو گونهٔ آن در کشتی‌سازی جنوب ایران رایج بوده است. یکی را **فَن اصل** و دیگری را **فَن ابراهیمی** می‌گویند که اولی بهتر است و دومی پس از چند سال ترک برمی‌دارد. چوب دیگری به نام **کارماروتو** و نام علمی (Terminalia Tomentosa) و چوب دیگری به نام هندی **واکا** و نام علمی (Albizia lebbeck) نیز برای این منظور به کار می‌رود.

چوب **کِرت** هم که در مناطق جنوب ایران می‌روید برای ساختن شَلمان به کار می‌رود. چوب **بالوُو** (Baalov) نام چند گونه چوب از خانوادهٔ (Shorea) است که به خاطر ارزانی گاه به‌جای چوب ساج به‌کار می‌رود.

چوب **اکالیپتوس** نیز که در جنوب به ویس یا ویکس (به خاطر شباهت بوی آن به بوی پماد ویکس) معروف است در سال‌های اخیر در لَنج‌سازی به کار می‌رود. البته چوبی نامرغوب و ارزان‌تر از ساج است.

آبنوس چوب مرغوب و گران‌بهایی است که در آفریقا به دست می‌آید. از آن در ساختن صندوقچه و برخی اسباب تزیینی استفاده می‌شد. در هند به آن **سی‌سوم** می‌گویند و شعری هندی در بندر کنگ رایج است که می‌گوید: «ساگوان و سی‌سوم و سونا / کبی نی هویگه جونا» که ظاهراً یعنی «ساج و آبنوس و طلا هیچ‌گاه کهنه نمی‌شوند».

مواد آب‌بندی

دامر نوعی صمغ درخت است که در هند به دست می‌آید. این صمغ را با حرارت کم ذوب می‌کنند و آن را روی پنبه‌ای که به دور میخ می‌بندند می‌مالند و پس از کوبیدن میخ به بدنه، این صمغ کارِ آب‌بندی درز اطراف میخ را می‌کند.

سیفه روغن جگر کولی یا همان کوسه است. این روغن را از حرارت دادن جگر انواع کوسه‌ها به دست می‌آورند. سیفه را از گوشت و جگر کوسه‌ای با



۴۵. وال‌کوسه یا کولی کر

نام علمی (Rhincodon Typus) و نام محلیِ **کولیِ کَر** نیز می‌گیرند. اهالی جنوب ایران معتقدند که این کوسه شنوایی ندارد و کر است. کولیِ کر بزرگ‌ترین گونهٔ ماهی در کرهٔ زمین است و شاید به همین دلیل در انگلیسی آن را (وال‌کوسه :Whale Shark) می‌نامند. پوست این کوسه تیره است و خال‌هایی روشن دارد. بر خلاف کوسه‌های دیگر، دندان ندارد و خوراک آن پلانکتون است. به انسان حمله نمی‌کند و می‌شود به آن نزدیک شد. به همین دلیل شکار آن ساده است. گوشت و جگر این کوسه را پس از شکار روی تاوه‌ای بر آتش می‌گذارند و پس از مدتی روغن زردرنگی از آن به دست می‌آید. این روغن را در شیشه یا پیت و قوطی حلبی می‌ریزند و به کشتی‌سازان می‌فروشند. کاربرد آن اساساً برای آب‌بندی و درزگیری کشتی است، گرچه برای آن خواص دارویی نیز برمی‌شمارند.

کَلفات فتیلهٔ پنبه‌ای است که آن را با مالش پنبه بین دو کف دست می‌سازند و با قلم و چکش در درزهای بین تخته‌های بدنه فرو می‌کنند. با افزودن **سیفه**، این فتیله‌ها از روغن پر می‌شود و درزها را آب‌بندی می‌کند.

طناب

کَمبار طنابی است که از الیاف میوهٔ نارگیل تهیه می‌شود. تولیدکنندهٔ عمدهٔ آن کشور هند و به ویژه ایالت کرالا در این کشور است. این الیاف از

لایهٔ میانی میوهٔ نارگیل به دست می‌آید. الیاف را پس از جدا کردن از میوهٔ نارگیل چند ماه در آب می‌خوابانند. بعد از درآوردن از آب و خشک کردن در سایه، آن را با ابزارهای چوبی می‌کوبند تا رشته‌ها از هم جدا شود. بعد به‌شیوه‌ای شبیه به نخ‌ریسی آن را به ریسمان‌هایی تبدیل می‌کنند. سپس با تابیدن چند رشته از این ریسمان‌ها طناب می‌سازند. طناب‌هایی که از الیاف نارگیل درست می‌شود بسیار محکم و در برابر پوسیدگی و آب شور دریا بسیار مقاوم است.

میخ

میخ برای وصل کردن قطعات تخته و چوب به کار می‌رود. میخ‌ها را در گذشته از آهن می‌ساختند. امروزه در لَنج‌سازی میخ‌های آهن گالوانیزه ساخت کارگاه‌های اصفهان و پاکستان بیشتر رایج است هرچند استادان قدیمی هنوز آهن را بهتر می‌دانند. در سال‌های اخیر در لَنج‌سازی از پیچ و مهرهٔ گالوانیزه به جای میخ استفاده می‌کنند. میخ کشتی را در کنار محل ساختنِ کشتی می‌سازند. میخ‌سازها معمولاً اهل بلوچستان و یا از کولی‌ها بوده‌اند که در کنار کارگاه کشتی‌سازی کارگاهی بر پا می‌کردند. به آن‌ها چلنگر می‌گویند. چلنگرها میخ‌ها را زیر نظر استاد **گَلاّف** (کشتی‌ساز) و بسته به جای نصب در اندازه‌های مختلف می‌ساختند.



۴۶. میخ‌های گالوانیزه امروزی را بیشتر از کارگاه‌های اصفهان یا پاکستان می‌خرند.

پارچه

شَقّه که در کنگ به آن **شَگّه** می‌گویند پارچه‌ای از جنس کتان است که برای ساختن بادبان به کار می‌رود. عرض شگّه شصت سانتی‌متر و طول هر

طاقهٔ آن حدود بیست متر است. در گذشته آن را از هند می‌آوردند.

مواد ضدآفت

نوره، که عرب‌ها به آن **شونه** یا **چونه** می‌گویند، مخلوطی از آهک و پیه حیوانیِ آب‌شده است. آن را با دست به بخش آبخور کشتی می‌مالند. نوره به خاطر آهک، رنگی سفید دارد و زیر کشتی‌هایی که نوره خورده باشد سفید می‌نماید. فایدهٔ نوره در جلوگیری از رشد سخت‌پوستان دریایی بر بدنه و کُشتن کرم‌هایی است که به بدنهٔ کشتی آسیب می‌رسانند.

ابزارها

در ساختن کشتی‌های چوبی در خلیج فارس و اقیانوس هند ابزارهای ساده‌ای به کار می‌رفت:

اره که برای تخته‌ساختن از الوار و تنهٔ درخت به کار می‌رود. در عربی به آن مَشار می‌گویند.

تیشه یکی از اصلی‌ترین وسایل ساختن کشتی است که برای شکل دادن و صاف کردن سطوح به کار می‌رود.



۴۷. یکی از گلافان جزیر قشم با تیشهٔ شلمان لنج طرح پاکستانی را درسن می‌کند.

خَن وسیله‌ای گونیامانند است که در بندر کنگ و جزیرهٔ قشم به این نام خوانده می‌شود، اما در عربی به آن **هَنداسه** می‌گویند که از واژهٔ اندازهٔ فارسی گرفته شده است. ساختمان آن ساده و عبارت است از گونیایی با زاویهٔ قائم از جنس برنز که به آن ریسمانی با قطعه‌ای سرب آویزان است و کار شاقول را می‌کند.

رنده برای صاف کردن سطوح به کار می‌رود.

مته یا دریل دستی که با کمان کار می‌کند. تیغهٔ آن شکل تیغه‌های مارپیچیِ مته‌های رایج امروزی را ندارد بلکه مانند برگهٔ کوچکی با دو لبهٔ تیز است.

مَترَقه چکش معمولی است. برای کوبیدن میخ‌ها یا وارد کردن فتیله‌های کَلفات به درزها با قلم به کار می‌رود.

قلم که برای فشردن کَلفات به لای درزها به کار می‌رود.

مَنگَر اسکنه است که با آن شیارهای **وادَره** (موازی) و مانند آن را درمی‌آورند.

گُبر مُغار است که تیغه‌ای با مقطعِ گِرد دارد.

این بخش را بر پایهٔ گفت‌وگو با استادان کشتی‌ساز اهل پِی‌پُشت در جزیرهٔ قشم نوشته‌ام. چون نتوانستم به حد کافی با آنان صحبت کنم و مدت بیشتری در جریان کشتی‌سازی همراه آنان بمانم، حتماً نکات بسیاری از قلم افتاده است. امیدوارم استادان کشتی‌ساز جنوب ایران با خواندن این بخش کاستی‌ها را یادآور شوند.

ساختن بوم

بوم، مانند هر جهاز دیگر، به دست چند نفر **گَلاّف** و زیر نظر استاد ساخته می‌شود. استاد کسی است که زیر نظر استادان بزرگ‌تر و با تجربه‌تر از خود تعلیم دیده و احتمالا تا چند پشت او استاد کشتی‌ساز بوده‌اند. او کشتی را بدون نقشه و نمونه و تنها به اتکای تجربه و شهود و محاسبهٔ ذهنی خود

می‌سازد. چند گَلاّف زیر نظر استاد کشتی‌ساز کار می‌کنند. گَلاّف (از عربیِ قَلاّف که جمع آن قَلالیف است) نجار کارآزموده‌ای است که مواد و مصالح کشتی‌سازی را می‌شناسد و در کاربرد ابزارها ماهر است. اندازهٔ کشتی تابعی از خواسته‌های سفارش‌دهنده و میزان پولی است که بر آن توافق می‌شود. در گذشته، ناخدایی که برای هر کشتیِ دردست‌ساخت تعیین می‌شد در مراحل ساخت حضور داشت و از جزییات ساخت کشتی آیندهٔ خود مطلع بود.

به هر حال پیش از ساختن بوم، بین سفارش‌دهنده ـ یعنی مالک بوم ـ و استاد توافقی دربارهٔ اندازهٔ آن به دست می‌آید. اندازه ممکن است بر حسب ظرفیت بوم یا بر حسب طول آن یا طول بیس باشد. هر دو نفر با تجربهٔ خود می‌دانند که اگر بیس فلان اندازه باشد ظرفیت بوم تقریباً چه مقدار خواهد بود یا بالعکس اگر ظرفیت آن فلان مقدار باشد طول بیس در آن چقدر باید باشد. استاد با تجربهٔ خود میزان چوب لازم را تخمین می‌زند و با توجه به



۴۸. فرماها در یک لنج دردست‌ساخت در لافت

گَلافانی که باید به کار بگیرد و نیز دستمزدی که باید به آنان پرداخت کند، بهای تمام‌شده و مدت کار را به مالک می‌گوید و در این زمینه‌ها نیز توافق به دست می‌آید. از این مرحله به بعد دیگر مالک تقریباً هیچ نقشی در ساختن بوم نخواهد داشت و فقط باید با پرداخت پول و تأمین مصالح کار استاد را راه اندازد.

استاد پس از این توافقات به طراحی کشتی می‌پردازد. نخست باید **فُرماها**، یعنی الگوهای مقطع کشتی را طرح کند. هر استادی فُرمای خود را طرح می‌کند. او مربعی روی زمین می‌کشد که ضلع آن برابر با حداکثر پهنای کشتی است. پهنای کشتی هم کمابیش نصف طول بیس است و بستگی به این دارد که استاد بخواهد کشتی را باریک یا پهن بسازد (از گفت‌وگوی نویسنده با استاد محمدعلی یحیی اهل پیِ‌پُشت در لافت). سپس او مقطعِ پهن‌ترین بخش کشتی را داخل این مربع می‌کشد. اینجا استاد تصمیم می‌گیرد که منحنی مقطع کشتی کمی باریک‌تر از معمول باشد تا سرعت آن بیشتر شود یا پهن‌تر از معمول باشد تا ظرفیت آن زیادتر شود. آنگاه استاد و گَلافان با تخته‌هایی شکل این مقطع به دست آمده را می‌سازند.

این شکل مقطع را که با تخته ساخته شده **فُرما** یا **فرمات** یا **فرمان** می‌نامند. فُرما مانند الگویی از مقطع عرضی کشتی است. این الگوها بسته به این‌که در کجای طول بیس گذاشته می‌شود فرق می‌کند. استاد، فُرماهای مقاطع دیگری از کشتی را هم می‌سازد. هر بوم حدود شش فُرما می‌خواهد و هر فُرما بسته به جای آن نامی دارد: مثلا **فُرمای سینه**، **فُرمای دکلی**، **فُرمای وسط** و **فُرمای گایِم**. این فُرماها بعداً در جریان ساخت بدنه نقش راهنمای گَلافان برای نصب تخته‌های بدنه را خواهند داشت.

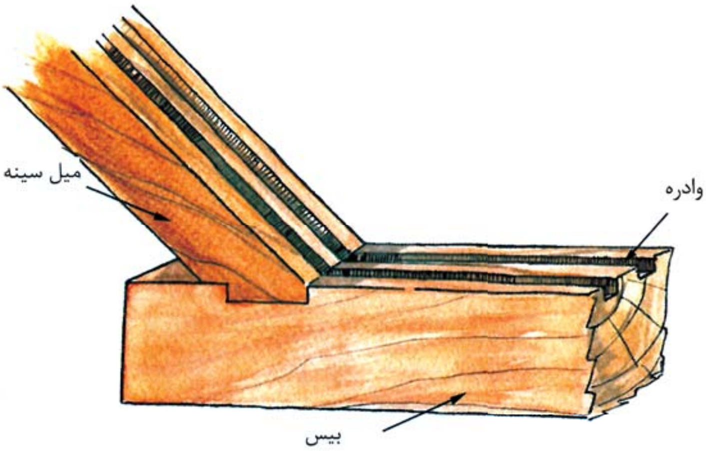
برای ساختن بوم، ابتدا زمینی نزدیک به دریا انتخاب می‌شود. زمین باید تا حد ممکن مسطح و جادار باشد تا بوم ساخته‌شده به‌راحتی در آن جا شود و جا برای کارگران و رفت‌وآمد و مصالح و ابزارها نیز باشد.



۴۹. بیس و میل‌های سی
و دم در آغاز کار ساختن
کشتی در جلوی این عک
که در یکی از کارگاه‌های
بندر کنگ گرفته شده دی
می‌شود. دو «مانده»، یا پ
میل‌ها را برپا نگه‌می‌دار

بیس نخستین بخش از قایق است که ساخته و نصب می‌شود. آن را از چوب جنگلی هندی می‌سازند. در سال‌های اخیر از چوب کِرت یا چوب بالووُ استفاده می‌کنند که ظاهراً ارزان‌تر از چوب جنگلی است. زیر نظر استاد، تنهٔ درختی را که به چوب بیس تبدیل خواهد شد رو به دریا و با دقت روی چند قطعه چوب دیگر به نام **تَرم** طوری قرار می‌دهند که کاملاً تراز باشد. برای تراز کردن از تراز بنایی استفاده می‌شود که به آن **میزانه** می‌گویند. در گذشته برای تراز کردن به جای تراز بنایی از **هَنداسه** یا **خَن** که گونیایی شاقول‌دار بود استفاده می‌شد.

گَلّافان با تیشه این تنهٔ درخت را به بیس تبدیل می‌کنند. مقطع بیس مربع یا مربع مستطیل است و طول آن طول کشتی را تعیین می‌کند، گرچه خود از طول کشتی کوتاه‌تر است چون میلِ سینه و میلِ دُم با زاویه‌ای رو به جلو و عقب متمایل می‌شوند و طول کشتی را بیش‌تر از بیس می‌کنند. سعی می‌شود تمام بیس یک تکه باشد ولی گاه به دلیل نبود تنهٔ درختی با طول مناسب ناچار آن را از دو قطعه یا بیشتر می‌سازند که البته از مرغوبیت قایق می‌کاهد.



۵۰. میل سینه و دم را با بریدن بخشی از بیس به صورت گفله میل به بیس وصل می‌کنند. وادره‌های بیس را هم بر روی میل‌ها ادامه می‌دهند.

استاد پس از تراز کردن بیس خطّ طولی وسط آن را معلوم می‌کند. بعد در سمت چپِ این خط وسط، دو خط موازی به عرض تقریبی یک اینچ و در راست آن نیز دو خط موازی دیگر به همان فاصله در طول بیس رسم می‌کند. گَلاّفان با چکش و اسکنه روی بیس دو شیار طولی بین هریک از دو



۵۱. گفلهٔ میل. در این عکس که به‌تازگی گرفته شده میل سینه دو تکه است که مطلوب نیست و در گذشته در ساختن بوم حتما میل یک پارچه به کار می‌رفت.

خط موازی که استاد رسم کرده، به عمق تقریبی یک اینچ درمی‌آورند. این شیارها که **وادَرِه** نامیده می‌شود برای قرار دادن **مالِج** یا اولین ردیف پایین از تخته‌های جانبی کشتی است و دقت در رسم و تراشیدن این شیارها در مرغوبیت و شکل منظم نهایی قایق مهم است.

سپس نوبت به نصب دو تیرِ جلو و عقب قایق می‌رسد که به **میلِ سینه** و **میلِ دُم** معروفند. نجارها با تیشه و قلم و چکش جای پایهٔ میلِ سینه و میلِ

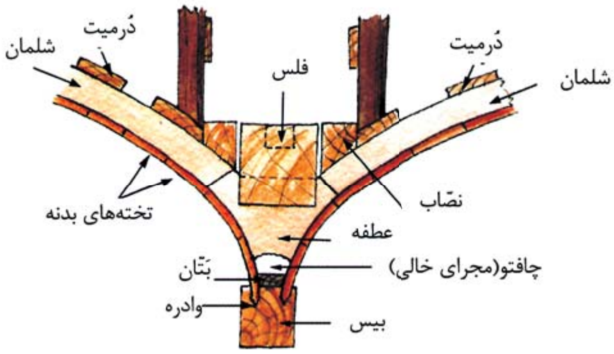


۵۲. استاد علی عبدالرس
از مشهورترین استادان
کشتی‌ساز کویت زاویهٔ
میل سینه را با هنداسه ؛
خن اندازه می‌گیرد. (عک
از کتاب *صناعة السفن*
الشراعية اثر دکتر الحج

دُم را روی دو سر بیس درمی‌آورند. این پایه و جای آن را در عربی **قُفلِه** و در لهجهٔ بندر کنگ و جزیرهٔ قشم **گُفلِهٔ میل** می‌نامند.

میلِ سینه و میلِ دُم هم از جنس چوب جنگلی هستند. کلفتی آن‌ها هم به اندازهٔ بیس است. هردوی این میل‌ها با زاویه‌ای نسبت به بیس نصب می‌شوند. این زاویه را استاد با خَن یا هَنداسه تعیین می‌کند و اندازه می‌گیرد. زاویهٔ میلِ سینه از زاویهٔ میلِ دُم بیشتر است و این زاویه‌ها را استاد با تجربه و دانش قبلی و سنتی خود تعیین می‌کند.

دو داربست موقتی به نام **مانده** برای نگهداشتن میل‌ها، یکی برای میلِ سینه و یکی برای میلِ دُم، برپا می‌شود تا در مراحل ساخت میل سینه و



۵۳. مقطع عرضی بخش پایین کشتی.

میلِ دُم نسبت به بیس ثابت بمانند و بعد که چوب‌ها و تخته‌های دیگر نصب شد دیگر به این داربست‌ها نیازی نخواهد بود.

استاد تخته‌های ردیف اول را، که در عربی **مالِک** و در لهجهٔ خلیج فارس **مالِچ** می‌نامند، می‌دهد در وادَره‌ها نصب کنند. این تخته‌ها را که اولین و پایین‌ترین ردیف از تخته‌های بیرونیِ بدنهٔ قایق است، با چوب‌هایی به نام **لاکی** موقتاً میخ می‌کنند که تا هنگامی که تخته‌های دیگر نصب شود برقرار بمانند.

سپس قطعه چوبِ کلفت و طویلی به نام **پَتان** روی بیس نصب می‌شود که بر لبهٔ پایینی مالچ‌ها که در شیارهای وادَرِه به بیس متصل است فشار می‌آورد. نقش پَتان همین فشار آوردن به تخته‌های مالِچ برای اتصال محکم به بیس و جلوگیری از نشت آب به داخل کشتی از درزهای بین تخته‌های مالِچ و بیس است. (سدیدالسلطنه به این تخته به‌جای پَتان می‌گوید **چَپ‌تو** و عرب‌ها آن را **الجافتوه** می‌نامند. در بندر کنگ، واژهٔ **چافتو** را به فضای خالی بین پَتان و عَطفه‌ها می‌گویند که در آن آب خَن جمع می‌شود. این جابه‌جاییِ معناییِ واژهٔ چافتو درخور بررسی بیشتر است.)

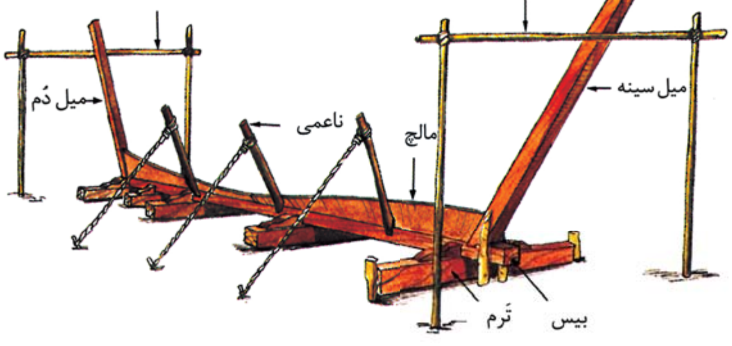
پس از نصب مالِچ و پَتان باید مالِچ را در قیدهایی بگذارند و خم کنند

و شکل دهند تا به منحنی مورد نظر استاد شبیه شود. برای این منظور، چوب‌هایی را در چند جا در طول مالِچ موقتاً میخ کرده و با طناب‌هایی به زمین مهار می‌کنند. این مجموعهٔ چوب و طناب را **ناعِمی** می‌نامند. مالِچ پس از مدتی که به این صورت زیر فشار قرار گرفت، شکل مورد نظر را می‌گیرد.

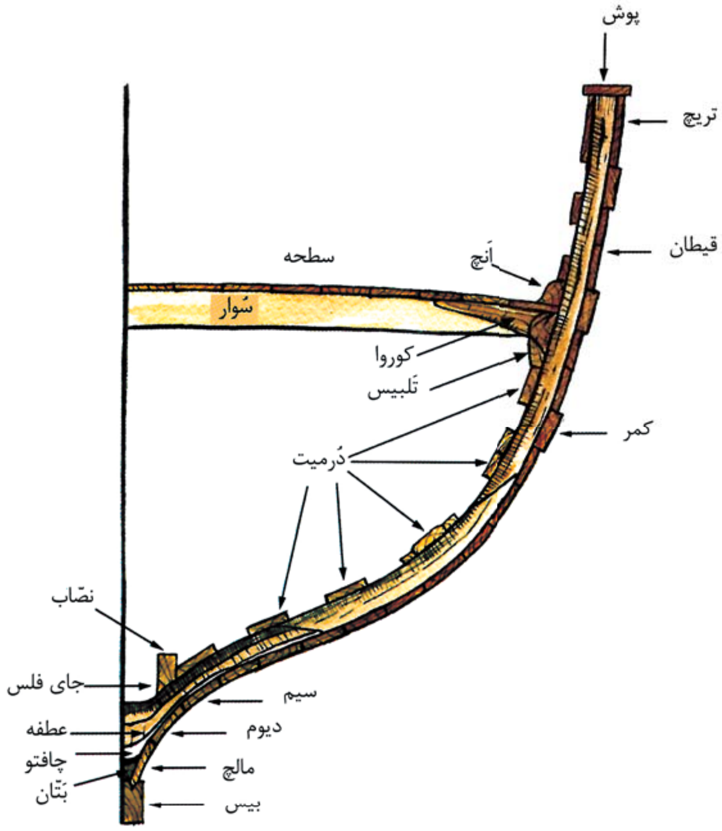
اکنون ردیف تخته بالای ردیف مالِچ که آن را **ثانی** یا **دیوم** (دوم) می‌نامند افزوده می‌شود. برای این تخته‌ها نیز **ناعِمی** برپا می‌کنند تا شکل بگیرد.

حال نوبت فُرماها است که شکل بدنه را تعیین می‌کنند. هریک از فُرماها نامی دارد، مانند فُرمای وسط یا فُرمای دَگَلی و فُرمای گایِم. استاد پیش‌تر آنها را طرح کرده و گَلاّفان ساخته‌اند. استاد برای تعیین جای فُرماها از بیرون طول بیس را به سه بخش تقسیم می‌کند و محل تقسیم را روی بیس با ضربدر علامت می‌گذارد. نخستین فُرما در محل ضربدرِ جلویی و دومین فُرما در جای ضربدرِ عقبی گذاشته می‌شود.

پس از نصب فُرماها، تخته‌های ردیف سوم و بالاتر نصب می‌شود. ردیف‌های تختهٔ بعدی را روی ردیف‌های قبلی می‌گذارند. برای این‌که تخته‌ها در جای خود بمانند چوب‌هایی شبیه به شَلمان را از بیرون به تخته‌ها میخ می‌کنند. این چوب‌ها را **تاری** می‌نامند و پس از کامل شدن نصب تخته‌های بدنه آنها را برمی‌دارند. همچنین از قطعه‌های کوچک‌تر چوب به نام **لاکی** استفاده



۵۴. تختهٔ مالچ را با قد
ناعمی مهار می‌کنند و
می‌دهند.



۵۵. مقطع بدنهٔ کشتی و بخش‌های آن.

می‌کنند و هر دو تخته را با یک یا چند لاکی به هم وصل می‌کنند. این لاکی‌ها را پس از نصب شَلمان‌ها که از داخل تخته‌های بدنه را نگه می‌دارد، برمی‌دارند. آخرین و بالایی‌ترین ردیف تخته‌های بدنه **تریچ** است. به این ترتیب، بدنهٔ خارجیِ بوم به تدریج شکل می‌گیرد.

در این مرحله به‌اصطلاح «گُوا به زیر می‌آورند» یعنی گوه‌های چوبی کوچکی را با ترتیب معینی از بالا به پایین بین درزهای تخته‌های بدنه می‌کوبند تا لبهٔ تخته‌ها تا حدّ ممکن به هم نزدیک شود و احتمال نشت آب از بین درزها کمتر باشد (از گفت‌وگوی نویسنده با راشد پَرو از گَلاّفان پِی‌پُشت).

پس از آن نوبت به افزودن تیرها و استحکامات داخلی کشتی می‌رسد. گَلاّف‌ها زیر نظر استاد، تنه‌ها و چوب‌های جنگلی را جست‌وجو می‌کنند و چوب‌هایی را برای عَطفه و شَلمان انتخاب می‌کنند که با شکل فُرمای نزدیک به جای نصب متناسب و به آن شبیه باشد. از پیچ‌وخمِ طبیعی چوب جنگلی در این کار استفاده می‌کنند که باعث می‌شود کمتر به میخ کردن دو قطعه نیاز باشد و عَطفه‌ها و شَلمان‌ها یک‌تکه در بیایند. شَلمان‌ها را می‌گذارند و به تخته‌های بدنه میخ می‌کنند. بعد **عَطفه** و **حلقوم** را روی **بَتان** و میلِ سینه و میلِ دُم میخ می‌کنند.

برای میخ کردن تخته‌ها به عَطفه‌ها و شَلمان‌ها، ابتدا با مته سوراخی برای جای میخ ایجاد می‌کنند که از تخته می‌گذرد و عَطفه یا شَلمان را هم سوراخ می‌کند. سپس با متهٔ کلفت‌تری بخش ابتدایی سوراخ پیشین را گشادتر می‌کنند و این کار بسته به اندازهٔ میخی که به کار می‌رود چند بار تکرار می‌شود. به این ترتیب، سوراخی برای میخ در بدنه و در عَطفه یا شَلمان ایجاد می‌شود. در هریک از سوراخ‌های ایجاد شده موقتاً میخ مربوط به همان سوراخ را می‌نشانند بی‌آنکه آن را تا انتهای سوراخ فرو برند. این میخ‌های



۵۶. عطفه

موقت را **بَن‌گیر** می‌گویند. پس از آن‌که همهٔ سوراخ‌ها را درست کردند و بَن‌گیرِ هر سوراخ را بر آن نشاندند، کار کوبیدن نهایی میخ‌ها شروع می‌شود.

برای این کار، بن‌گیرها یا میخ‌های موقت را یکی یکی درمی‌آورند و گلوی آن‌ها را با فتیله‌های پنبه می‌بندند و به آن‌ها **دامِر** (نوعی صمغ) می‌مالند. صمغ را با گرم کردن ذوب می‌کنند تا به راحتی بر فتیلهٔ پنبه‌ای مالیده شود. سپس با چکش یا مَترَقه میخ را، که اکنون **میخِ مول** به معنی میخ ثابت نامیده می‌شود به داخل سوراخی که پیش‌تر ایجاد کرده‌اند می‌رانند. با محکم شدن میخ در این سوراخ و فشاری که به فتیلهٔ آغشته به صمغ در گلوی میخ وارد می‌شود، کار آب‌بندی‌شدنِ سوراخ نیز انجام می‌شود. این کار برای همه میخ‌ها انجام می‌گیرد.

با پایان گرفتن کار نصب عَطفه‌ها و شَلمان‌ها، نوبت به نصب **دِرمیت‌ها** می‌رسد. **دِرمیت** کلاف چوبی سراسری است که در داخل کشتی روی شَلمان میخ می‌شود. حدود بیست ردیف دِرمیت به موازات هم از طرف بیس به بالا کوبیده می‌شود و باعث استحکام بدنه و حرکت نکردن شَلمان‌ها نسبت به هم می‌شود. بالاترین این دِرمیت‌ها که از چوبی کلفت‌تر و محکم‌تر



۵۷. درمیت‌ها درون خن یک لنج امروزی.

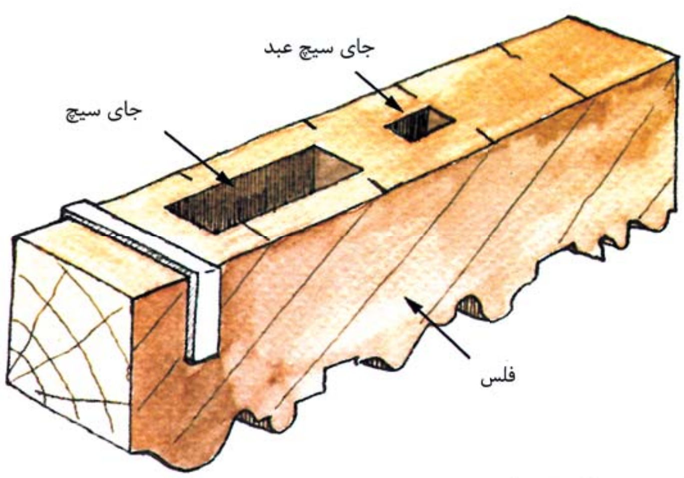


۵۸. سوارها که روی تلبیس نصب شده است.

تهیه می‌شود **تَلبیس** نام دارد و درست زیر سطحه یا عرشه نصب می‌شود. اکنون کشتی دارای بدنه‌ای از تخته‌هاست که از داخل هم با عَطفه و شَلمان و درمیت محکم شده است. در این مرحله فُرماها را برمی‌دارند تا بتوانند تیرهای داخل کشتی را نصب کنند.

سُوار نام تیرهای قطور چوبی است که به طور عرضی بین دو طرف چپ و راست کشتی نصب می‌شوند. یکی از مهم‌ترین سوارها آن است که جلوی جالی یعنی دریچهٔ خَن نصب می‌شود. اهمیت آن به خاطر تکیه داشتن دول به آن است و باید بسیار محکم و مطمئن باشد. آن‌جا که هر سُوار به تَلبیس وصل می‌شود، یک قطعهٔ زانوییِ چوبی به نام کوروا نصب می‌شود. این نام از واژه پرتغالی (Curva) گرفته شده است [۷۲] و نشانه‌ای از تأثیر روش‌های کشتی‌سازی پرتغالی‌ها بر کشتی‌سازی در اقیانوس هند و خلیج فارس است.

بعد، تخته‌های سطحه یا عرشه را روی سُوارها میخ می‌کنند. **جالی** یا دروازهٔ افقی و مستطیل‌شکلِ ورود به خَن را روی سطحه درمی‌آورند و در اطرافِ جالی تخته‌های حاشیهٔ آن را که **حیای جالی** نام دارد، نصب می‌کنند. بعد، در دو دیوارهٔ دو طرف کشتی از سطحه تا زیر تریچ، تخته‌هایی به نام



۵۹. فلس و دو شکاف آن برای انتهای دکل و عبد.

بُرقع نصب می‌کنند. جای **تنبوِه** را نیز روی دو لبهٔ بدنه درمی‌اورند.

با نصب تخته‌هایی، **نیم** و زیر آن **دَبوسه** ساخته می‌شود. سُوارِ نیم هم چوب‌هایی مانند سُوار است که زیرِ نیم نصب می‌کنند.

جای پایهٔ **دول** را که **فِلس** نامیده می‌شود در داخل کشتی و روی بیس و **بَتان** میخ می‌کنند. فِلس قطعه‌چوبی است که روی بَتان و بیس محکم می‌شود و انتهای دکل در آن قرار می‌گیرد. میخ‌های این کار به نام **چاویه** معروف است و از بلندترین میخ‌های کشتی است.

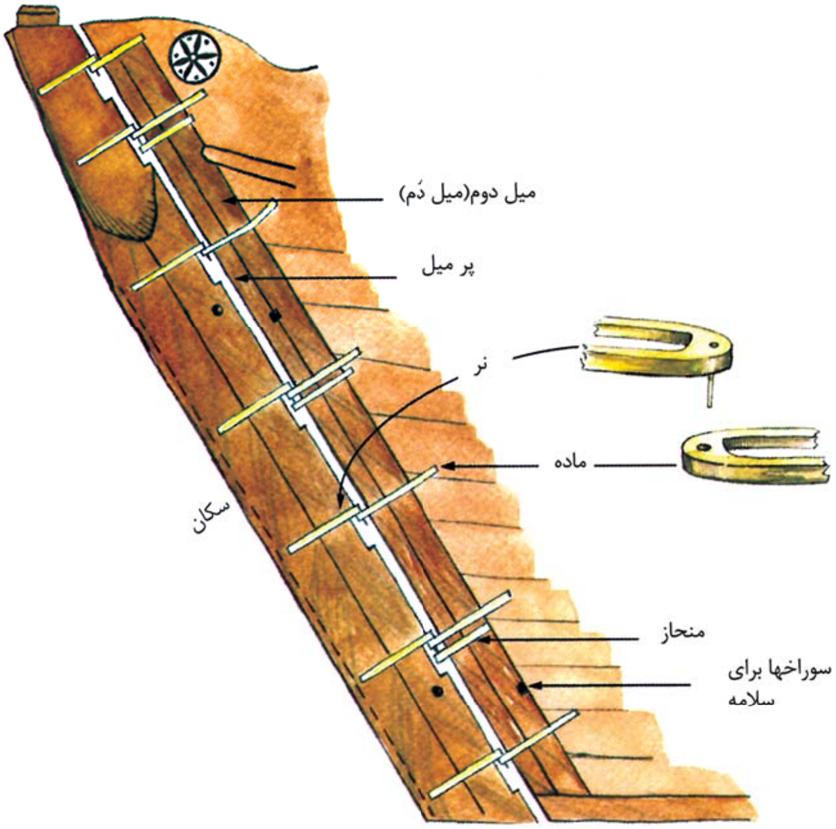
همچنین انتهای **عَبد** نیز در سوراخ دیگری در آن محکم می‌شود. **پَرمیل‌ها** نیز که نقش محافظ و سپر میل‌های سینه و دُم را دارد نصب می‌شود.آن‌گاه سکان را که جداگانه ساخته‌اند با قطعات فلزی نر و ماده و **مِنحاز** به میلِ دُم لولا می‌کنند. مِنحاز تکیه‌گاه نوک نر است و از فشار آوردن آن به ماده جلوگیری می‌کند. هر سکان چند لولای نر و ماده دارد و زیر بعضی از لولاها فقط دو یا سه مِنحاز می‌گذارند. یک یا دو حلقه طناب به نام **سَلامه** هم از سوراخ‌هایی در سکان و پَرمیل می‌گذرانند. سَلامه برای آن است که اگر سکان به صخره و سنگ یا کف دریا برخورد کرد از جا درنیاید.

کانه قطعه چوبی است که به صورت عمود بر بالای سکان نصب می‌شود

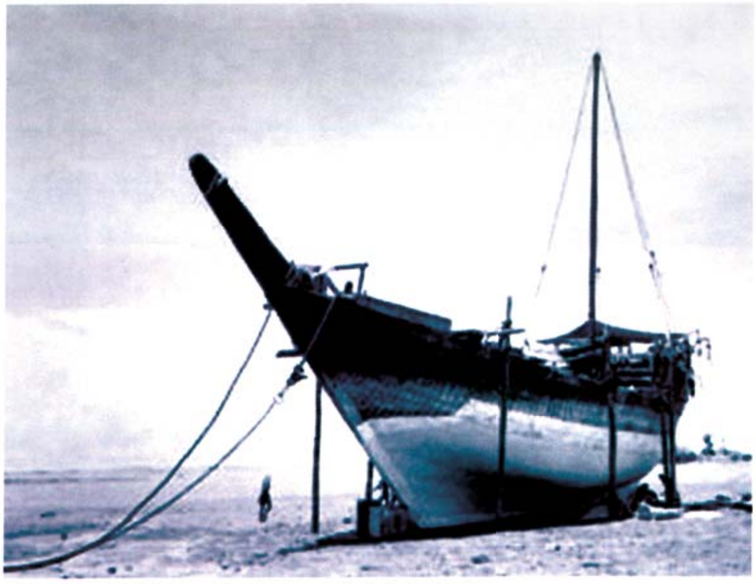
و مانند دسته یا اهرمی برای به چپ و راست گرداندن سکان به کار می‌رود. کانه را روی سکان نصب و محکم می‌کنند.

بعد **سوبی** و صندوق سکان را نصب می‌کنند و زنجیرهای سکان را به کانه می‌بندند و چرخ را نیز نصب می‌کنند.

پس از تمام شدن این کارها که بیشتر به چوب و قطعات چوبی مربوط است باید به درزهای همهٔ تخته‌ها و چوب‌ها **کَلفات** بزنند. گفته شد که کلفات فتیله‌های پنبه است که آن را با چکش و قلم به‌آرامی به درون



۶۰. سکان و لولاهای آن.



۶۱. یک بوم که جداف شده در ساحل عمان. (عکس از کتاب آلن ویلییرز)

نفوذ می‌کند و به این روش بدنهٔ کشتی آب‌بندی می‌شود.

چون هنوز کشتی در ساحل و به حالت **جَدّاف** است و به زیر آن دسترسی دارند، بخش پایینِ آن را **نوره** می‌مالند. پیشتر آمد که نوره، که عرب‌ها به آن شونه یا چونه می‌گویند، به خاطر آهکی که دارد از رشد سخت‌پوستان دریایی بر بدنه جلوگیری می‌کند و نمی‌گذارد کرم‌های دریایی چوب کشتی را سوراخ کنند.

حالا کشتی **اوشار** شده است، یعنی می‌توان آن را در آب انداخت. آن را با مراسمی به آب می‌اندازند و سامان دادن را بعد از به آب انداختن انجام می‌دهند.

در گذشته، مالک کشتی یا ناخدا روزی را برای به آب انداختن تعیین و اعلام می‌کرد و خبر در شهر می‌پیچید. جاشوان و سرهنگان و ناخدایان در روز موعود به کنار کشتی می‌آمدند تا در به آب انداختن آن شرکت کنند. قربانی کردن برای رفع بلا از کشتی رایج بود. در برخی مناطق به آیینی بسیار کهن پوست بُز یا کَهرهٔ قربانی را روی ساطور می‌بستند و آن را با

حلزون دریایی و مانند آن می‌آراستند. دست در خون قربانی می‌زدند و بر بدنهٔ کشتی علامت می‌زدند. در بندر کنگ، در روز به آب انداختن کشتی مراسمِ **رِزیف** هم اجرا می‌شد.

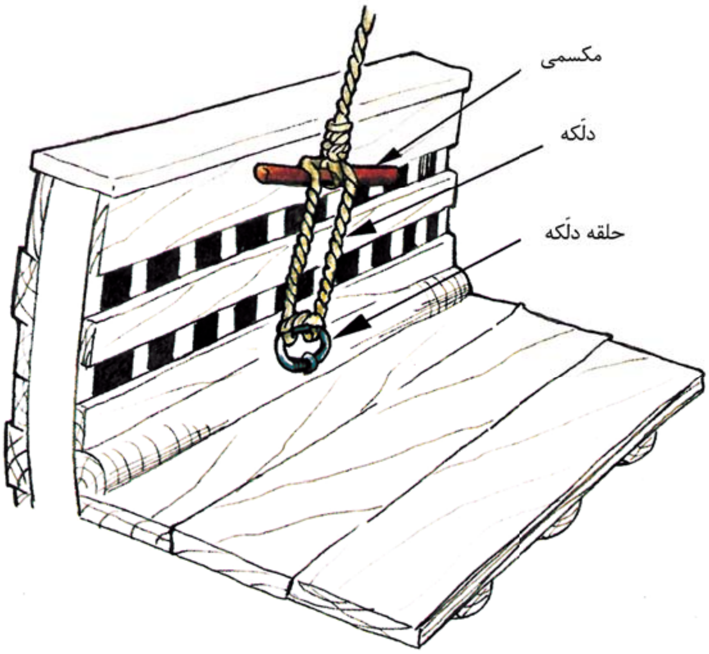
برای به آب انداختن، زیر کشتی چوب‌های مدوری می‌گذارند و دو طناب کَمبار را با لنگرهایی در نزدیکی ساحل به درون آب دریا که عمق کمی دارد می‌برند و لنگرها را در کف دریا گیر می‌دهند و محکم می‌کنند. بعد با پیچاندن طناب‌ها به دور **دُوار**، به‌تدریج کشتی را روی چوب‌های مدوّر به جلو سُر می‌دهند تا به دریا برود. گاهی هم دُوار را به دریا می‌برند و در آن‌جا نصب می‌کنند و می‌گردانند تا کشتی را به داخل آب بکشد.

پس از آن که بوم اوشار شد و آن را به آب انداختند، نوبت سامان‌دهی می‌شود. مشخص‌ترین قطعهٔ مربوط به سامان کشتی دول یا دکل آن است. دولِ گَپ یا دکل اصلی از چوب جنگلی هندی ساخته می‌شود. دکل به‌ترجیح از تنهٔ یکپارچهٔ درخت درست می‌شود. استاد گَلاّف با تغییراتی که در شکل انتهای بالایی دکل می‌دهد، دو قرقره در آن تعبیه می‌کند. این قرقره‌ها برای هدایت و لغزش بندهای عمرانی و شارِت و غیره به کار می‌رود. با این تغییرات، مقطع بالای دکل به جای دایره بِه شکل مربع درمی‌آید. بالاترین جای دکل را قُب می‌نامند که پس از پایان کار آن را با پارچه و رنگ سفید می‌پوشانند و این پوشش را **سَیّان** می‌نامند.

دکلی که نصب می‌شود کاملاً قائم نیست و دول و فِلس و عَبد را طوری در نظر می‌گرفتند که دکل پس از نصب قدری به طرف جلوی کشتی تمایل داشته باشد. این کار برای تسریع و تسهیلِ خایُر کردن لازم بود. در بخش هفتم به خایُر کردن و ربط آن به مایل بودنِ دول می‌پردازیم.

دکلِ قلمی هم مانند دکلِ اصلی ساخته می‌شود و از آن کوتاه‌تر است. بادبانِ روی آن را هم **اوزال قلمی** می‌نامند.

در برخی بوم‌های بزرگ‌تر، دکل دیگری به نام دکل تاپِسِر وجود دارد که



۶۲. بندهای نگه‌دارندهٔ دکل یا عگوس‌ها را با چوبی به نام مکسمی به این صورت به دلکه و حلقهٔ دلکه می‌بستند.

از همهٔ دکل‌ها عقب‌تر و نزدیکِ دُمِ بوم نصب می‌شود و بادبانِ آن از همهٔ بادبان‌ها کوچک‌تر است. برخی از تاپِسرها به تیر مایلی که مانند آن در انگلیسی (Gaff) نامیده می‌شود مجهزند.

عَبد نیز از چوب جنگلی ساخته می‌شود. پیش از نصب دکل‌ها، سیچ عَبد یا زبانهٔ انتهای عَبد را در فِلس جا می‌دهند و محکم می‌کنند. مهارها (Shrouds) و بندها (Lines) نیز از جنس کَمبار نصب می‌شوند.

اوزال نامی است که در بندر کنگ به بادبان گفته می‌شود. اوزال از پارچه و با طناب‌هایی از الیاف نارگیل در حاشیهٔ آن ساخته می‌شد. پارچهٔ آن از جنس کتان است و همیشه آن را از هند می‌آورده‌اند. طاقه‌های پارچه را که در بندر کنگ به **شَگّه** معروف است از عرض به هم می‌دوزند تا شکل بادبان بگیرد. البته این شگه‌ها تا وقتی که به صورت بادبان درنیامده شَگّه نامیده

می‌شود ولی وقتی شَگّه‌ها کنار هم دوخته شد و بادبان شکل گرفت آن‌ها را **دَر** می‌نامند، مثلاً می‌گویند این بادبان دوازده در دارد یعنی از دوازده شَگّه دوخته شده است.

استاد بادبان‌ساز یا ناخدایی که به این کار وارد بود اندازهٔ اوزال را بر اساس طول بیس یا در واقع طول کشتی تعیین می‌کرد و شکل آن را روی زمین با کمک میخ و ریسمان پیاده می‌کرد. بعد شَگّه‌های پارچهٔ اوزال براساس این شکل روی همان زمین به هم دوخته می‌شد.

کار دوختن بادبان بر عهدهٔ جاشوان و کارگران محلی بود که زیر نظر استاد شکل و اندازهٔ آن را رعایت می‌کردند. بادبان اصلی یا **اوزالِ گَپ** به شکل متوازی‌الاضلاعی است که در نگاه اول مثلث به نظر می‌آید. **جیب**، یا **بادبان سینه**، بادبانی مثلثی است و کوچک‌تر از اوزالِ گَپ است. بادبان‌های کوچک‌تر مانند **میون** و **تَرکیت** و **گابیه** و **تاپِسر** نیز از همین پارچه ساخته می‌شود. چهار طرف اوزالِ گَپ هرکدام نامی دارد: لبهٔ پایین را **داسهٔ زیر** می‌نامند، لبهٔ بالا **داسهٔ بالا** نامیده می‌شود، لبهٔ عقبی آن **شُفره** است.

به لبه‌های بادبان، طنابی از جنس کَمباری به نام **مِح** می‌دوزند که به



۶۳. دوختن بادبان جیب کویت، سال ۱۹۳۹. بادبا را در زمینی مسطح و با می‌دوختند. اینجا زمین جلوی مسجدی در کوید است. طناب‌هایی از جنس کمبار به لبه‌های بادبان دوخته شده که به آن مِ می‌گویند. (عکس از آلن ویلییرز)

استحکام آن کمک می‌کند. در سهٔ گوشهٔ بادبان یعنی **گوش** و **دَهمه** و **دامن**، این طناب‌ها را به صورت حلقه درمی‌آورند تا بندهای کنترل را به آن حلقه‌ها ببندند. حلقه‌ای که برای دامن درست می‌کنند یک قطعهٔ چوبی در درون دارد که به آن **زاجول** می‌گویند.

بخش ششم

خدمه و افراد

هر بوم مالکی دارد. مالک ممکن است خود ناخدا باشد یا نباشد. برای هر سفر، مالک باید عده‌ای کارکن کشتی با مهارت‌های گوناگون استخدام یا اجیر کند. معمولاً مالک، ناخدایی را می‌یابد و او کارکنان را انتخاب می‌کند. کارکنانِ هر بوم در سفر گَپ حدود بیست نفرند. بیشتر اینان جاشو یا کارگر بوم هستند. جاشوان کارهای بدنی سخت مربوط به بالاکشیدن و تنظیم بادبان و نگهداری کشتی را انجام می‌دهند. علاوه بر این‌ها ناخدا و دستیارانش به هدایت کشتی و سرپرستی جاشوان می‌پردازند. آشپز و خدمت‌کاران پذیرایی از همهٔ کارکنان کشتی را به عهده دارند و مطرب‌ها یا گروه خوانندگان و نوازندگان هم کارکنان را با موسیقی شاد می‌کنند و نَهیم‌ها با نَهمه‌ها یا آوازهای کار، ضربِ کارهای تکراری مانند پاروکشی در

ماشُوِه و بالا کشیدن اوزال را هماهنگ می‌کنند. شرح کار هریک از کارکنان کشتی در زیر می‌آید:

ناخدا فرماندهٔ اصلی و بالاترین مقام کشتی است. همهٔ کارکنان و مسافرانِ کشتی تابع او و دستورات اویند. اوست که مسیر کشتی و نحوهٔ بادبان‌کشی و هنگام توقف و هنگام حرکت را تعیین می‌کند. همهٔ امور کشتی به مسئولیت اوست. اگر کشتی به گِل بنشیند یا در برخورد با صخره‌ها بشکند، باز او مسئول است. او کسی است که احتمالاً از کودکی همراه پدر خود که او نیز ناخدا بوده به اقیانوس‌ها و سفر گَپ رفته است. در جوانی همهٔ کارهای مربوط به کشتی را کرده و می‌داند کدام گره را کِی باید زد و با شدید شدنِ باد، پَروند بادبان را کجا باید تنظیم کرد، یا سکان را در برخورد با موج بزرگی که از پهلو می‌آید به کدام طرف باید چرخاند. همچنین می‌داند که هندی‌ها چه نوع خرمای عراقی را می‌پسندند، بهترین نمک از کدام بندر عمان به دست می‌آید و دستمزد کارگر چوب‌بر در مومباسا چند است. ناخدای منطقهٔ خلیج فارس زبان مادری‌اش فارسی یا عربی است ولی کمی سواحلی و هندی و دو سه کلمهٔ پرکاربرد و مهم از انگلیسی را می‌داند.

در برخی از کشتی‌ها بنا به مصلحت ناشی از کار زیاد یا کمبود نیروی متخصص، دو ناخدا به کار می‌پرداختند. این‌ها را **ناخدای خشکی** و **ناخدای دریا** می‌نامیدند. ناخدای خشکی مسئول امور اداری و رسمی و تماس با مقامات بندر و مذاکره با خریداران و فروشندگان کالاهای تجارتی بود. ناخدای دریا فقط به امر اداره و هدایت کشتی می‌پرداخت. در واقع با این کار، بار سنگین وظایف ناخدا را بین دو نفر تقسیم می‌کردند.

معلم ناخدایی است که جهت‌یابی و موقعیت‌یابی و کار با نقشه و قطب‌نما را می‌داند. برخی ناخداها خود معلم هم هستند ولی در هر کشتی هر معلمی ناخدا نیست و ممکن است زیر دست ناخدا خدمت کند. کار با **کُمال** و **سِکْستان** و **کواتر** (انواع زاویه‌یاب‌ها) را بلد است و اگر سواد داشته باشد

به هر زحمتی هست از کتاب‌ها و جدول‌های انگلیسیِ دریانوردی برای موقعیت‌یابی بهره می‌برد. کتاب مطلوبش *دلیل المحتار* نوشتهٔ عیسی قطامی است که همیشه آرزوی خواندن و فهمیدن تمامش را دارد.

رَبّان ناخدایی است که آب‌های ساحلی و محلی را می‌شناسد. احمد اقتداری می‌گوید که این نام فارسی و صورتی از واژهٔ **رَهبان** است. رَهبان را در یکی از بندرهای نزدیک به مقصد اجیر می‌کنند تا راه عبور از میان صخره‌های زیر آبی را به ناخدا نشان دهد و کشتی را به بندر هدایت کند.

سرهنگ فرماندهٔ کارکنان کشتی است و زیر فرمان ناخدا به سرپرستی و مدیریت کارگران و جاشوان می‌پردازد. کار مهم سامان‌دهی کشتی، یعنی نصب بندها و قرقره‌ها و بادبان‌ها، از مسئولیت‌های سرهنگ است.

کرانی حسابدار کشتی است. داشتن کرانی در بندر کنگ معمول نبود و ناخدا خود کار او را انجام می‌داد.

سکانی کسی است که کار با سکان و هدایت کشتی را بلد است. زیر نظر ناخدا، کشتی را هدایت می‌کند و براساس دستورات او به ساحل نزدیک می‌شود یا روی کشتی را به سمت متناسب با باد برمی‌گرداند. هر کشتی چهار نفر یا بیشتر سکانی دارد که به نوبت پاس می‌دهند و پشت فرمان می‌نشینند.

جاشو کارگر کشتی است. از نیروی بدنی او برای بالا کشیدن اوزال و درآوردن لنگر و پاروکشی در ماشُوه و مانند آن استفاده می‌کنند. جاشو باید بدنی ورزیده و سالم داشته باشد. باید در بالا رفتن از دکل و پایین آمدن از طناب ماهر باشد.

پَنجَری جاشویی است که در بالا رفتن از بندها و دکل‌ها ماهر شده است. او به دستور ناخدا به بالای دکل می‌رود تا دیده‌بانی کند.

طباخ آشپز کشتی است. آشپزخانهٔ او یک صندوق چوبی کوچک به نام سِرِیدان است و چه در آرامشِ بندر و لنگرگاه و چه در تلاطم دریا و تکان‌های

کشتی از آن صندوقِ سِرِیدان بیست سی نفر را هر روز سه نوبت غذا می‌دهد. برنج و ماهی و خرما اصلی‌ترین موادی است که او به کار می‌برد.

وُلید پسربچه یا جوانی است که او را برای کارآموختن و بعدها جاشو شدن به کشتی آورده‌اند. او پیشخدمت کشتی و اغلب دستیار آشپز است و کارهای کوچک و پرزحمت را انجام می‌دهد. تقسیم و توزیع خرما، تقسیم غذا و آب‌خوردن و چاق کردن قلیان از کارهای وُلید است. او از درآمد کشتی سهمی ندارد اما دیگران در پایان سفر به او انعامی می‌دهند.

استاد نجار یا **گَلاّف** را برای تعمیر و نگهداری در کشتی همراه می‌برند. در سفر دریایی در اقیانوس‌ها و در برخورد با موج‌ها و توفان‌ها، یا در اثر قدمت کشتی، خرابی‌هایی در اجزای کشتی پیش می‌آید و داشتن استاد نجار با ابزارهای لازم خیال همه را از سلامت کشتی راحت می‌کند. حُسنِ دیگرِ بردنِ استاد نجار این است که او کار کشتی و اجزای آن را در عمل و روی آب و در برخورد با امواج می‌بیند و می‌تواند در ساخت کشتی‌های بعدی این تجربه را به کار گیرد.

مطرب‌ها نوازندگان حرفه‌ای هستند که در برخی سفرها آنان را همراه می‌بردند. گاه بعضی از جاشوها خود مطرب هم بودند. سازهای مطرب‌ها **گَپوس** و **ساز** (سرنا) و **دهل** و **دنبک** و **داهیره** (دایره) و **مُرواس** (طبل دستی کوچک و دوسر) و **نی جفتی** و **جینگ** (سنج انگشتی) و **شرینگ** (سنج دستی) و گاه **نی‌انبان** است. گَپوس همان سازی است که به عربی عود نامیده می‌شود. عرب‌ها به نوازندهٔ عود که در کشتی می‌نوازد **عوّاد** می‌گویند اما در کنگ عنوان‌های عود و عوّاد رایج نیست. در بندر کنگ به عود صرفا گَپوس می‌گویند. واژهٔ گَپوس تلفظی از قُپوز ترکی است که در ترکیه و آذربایجان نامِ سازی زهی شبیه به تار است. در ترکیه به سازهای زهی مانند عود، گپوز هم می‌گویند. می‌شود احتمال داد که این نام از راه ارتباط با دریانوردانِ

تُرک در دورهٔ سلطهٔ عثمانی بر مناطق عربی خلیج فارس در میان دریانوردان ایرانی رایج شده است.

نَهیم جاشویی است که **نَهمه** (آوازِ کار) می‌خواند. در هر کشتی حداقل دو نفر از جاشوان نَهمه‌خوان هستند.

بخش هفتم

دریانوردی و ناوبری

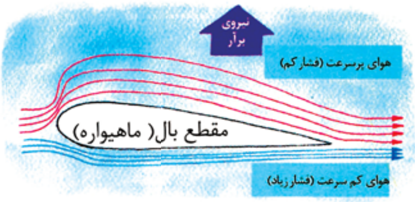
نگاهی به اصول دریانوردی بادبانی

موضوع و علت وجودی دریانوردی بادبانی بهره‌گیری از باد برای پیش‌راندن کشتی‌هاست. بادبان نیروی باد را به بدنه منتقل می‌کند و کشتی که روی آب شناور است و اصطکاک بسیار کمی مانع پیش رفتن آن می‌شود به کمک این نیرو به جلو می‌رود. از روزگار کهن، دریانوردان به توان باد برای راه بردن کشتی‌ها پی برده بودند و شواهد بسیار قدیمی از کشتی‌ها و قایق‌های بادبانی وجود دارد.

تصور عمومیِ کسانی که تجربه یا دانشی در دریانوردی ندارند این است که باد از پشت به بادبان می‌وزد و آن را پر از باد می‌کند و کشتی را به جلو، به‌اصطلاح، هَل می‌دهد. البته گاه چنین است ولی همیشه نمی‌تواند چنین باشد. یعنی اگر قرار باشد کشتی فقط با بادِ پشت حرکت کند، وقتی که باد

از سوی مقصد می‌وزد چه باید کرد؟ کشتی بادبانی باید بتواند کمابیش رو به باد هم حرکت کند. پرسشی که پیش می‌آید این است که در این حالت چه نیرویی کشتی را به جلو می‌برد؟ پاسخ آن است که شکل بادبانی که در جریان باد قرار گرفته نیرویی به نام بَرآر تولید می‌کند و این نیرو کشتی را به جلو می‌برد. دوستداران هوانوردی و خلبانان با نیروی بَرآر آشنا هستند و می‌دانند که این نیرو به خاطر شکل ویژهٔ مقطع بال هواپیما در جریان هوایی که از اطراف بال می‌گذرد ایجاد می‌شود و هواپیما را به سمت بالا می‌راند.

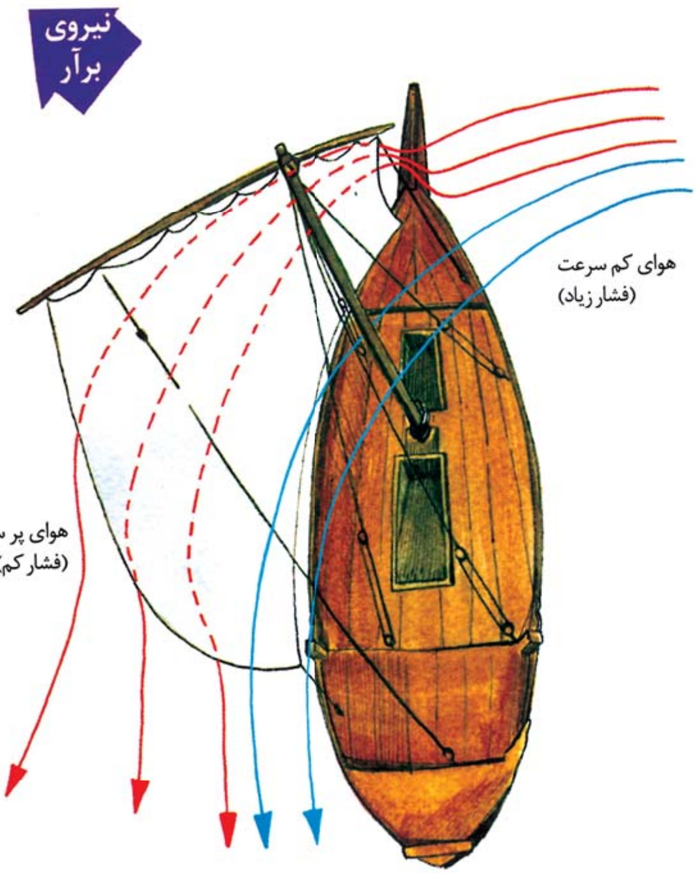
بادبان در قایق‌ها و کشتی‌های بادبانی هم همین کار را می‌کند. یعنی بادبان را می‌توانیم مانند بالی تصور کنیم که عمودی نصب شده و هنگامی که باد از اطراف آن می‌گذرد، نیروی بَرآر تولید می‌کند و، به قول مهندسان، مؤلفه‌ای از این نیرو رو به جلو است و کشتی را به پیش می‌برد.



۶۴. نیروی برآر در بال هواپیما

بادبان‌بندی، از نظر جای قرار داشتن بادبان‌ها، به دو صورت کلی رایج بوده است: **بادبان‌بندی چارگوش** و **بادبان‌بندی پیش و پس**. در بادبان‌بندی چارگوش بادبان قطعه‌ای کمابیش به شکل مربع یا مستطیل یا ذوزنقه است که به تیری افقی آویزان است و خود این تیر به دکلی قائم بسته شده است. در مصر باستان و کشتی‌های وایکینگ‌ها این نوع بادبان‌بندی رایج بود.

بیشتر کشتی‌های بادبانی اروپایی از قرن چهاردهم تا کنون این نوع بادبان‌بندی را داشته‌اند. اما در بادبان‌بندی پیش و پس، بادبان‌ها که بیشتر به شکل مثلث‌اند در پیش و پسِ دکل، تقریباً در امتداد خط طولیِ وسط کشتی نصب می‌شوند. قدیمی‌ترین نشانه‌هایی که از کشتی‌ها و قایق‌های بادبانی در دست است نشان می‌دهد که بادبان‌بندیِ چارگوش پیش از بادبان‌بندی پیش و پس رایج شده است.



۶۵. نیروهایی که بر بادبان اثر می‌کنند. این کشتی بادبان‌بندی پیش و پس دار

کشتی‌های بادبانی اروپایی تا قرن پانزدهم بادبان معروف به **جیب** را نداشتند. پس از آن بادبان **مثلث سینه** به نام جیب را هم افزودند که کشتی‌های آنان را دارای ترکیبی از بادبان‌بندی پیش و پس و چارگوش کرد. بیشتر قایق‌های بادبانی امروزی هم بادبان‌بندی پیش و پس دارند.

گونه‌ای از بادبان‌بندی پیش و پس بادبان‌بندی **لاتین یا لَچَکی** است. در این‌گونه بادبان‌بندی، بادبانی کمابیش مثلثی از تیری بلند و مایل آویخته و خود این تیر بر دکلی قائم سوار است. شواهد نشان می‌دهد که این نوع



۶۶. نقاشی از کشتی ماژلان با بادبان‌بندی مربع. توجه کنید که این کشتی بادبان جیب ندارد.

بادبان‌بندی از روزگاران کهن در اقیانوس هند و گونهٔ دیگری از آن در غرب اقیانوس آرام رایج بوده است. کشتی‌ها و قایق‌های چوبی و سنتیِ خلیج فارس و اقیانوس هند هم تا روزگار ما نیز همین نوع بادبان‌بندی را



۶۷. نمونهٔ کوچک یک کشتی اروپایی با بادبان‌بندی پیش و پس و لچکی.



۶۸. بادبان‌بندی لچکی کشتی ونیزی (بالا) و بادبان‌بندی مربع کشتی جنگی عثمانی. در این نقاشی کشتی عثمانی بادبـ جیب ندارد و برای افزودن به امکان حرکت و دور زدن سریع‌تر به ردیفی از پارو مجهز است. کشتی‌های تجاری معمولا پارو و پاروکش نداشتند.

دارند. به نظر می‌رسد که بادبان‌بندی لچکی از این ناحیه به اروپا و دیگر جاها رفته است. نام اروپایی آن بادبان‌بندی لاتین یا (Lateen) است که از عبارت ایتالیایی (A la trina) گرفته شده است. این تأثیرگذاری و اثرپذیری در صنعت کشتی‌سازیِ منطقه به‌روشنی دیده می‌شود. مثلاً درخور توجه است که بادبان‌بندی لچکی را اروپایی‌ها از منطقهٔ اقیانوس هند و خلیج

فارس آموختند و عثمانی‌ها هم از اروپاییان بادبان‌بندی مربع را فراگرفتند. تصویرهایی از یکی از جنگ‌های دریایی بین نیروهای حکومت ونیز و عثمانی هست که در آن کشتی‌های عثمانی مانند کشتی‌های اروپایی بادبان‌بندی چارگوش دارند و کشتی‌های ونیزی، احتمالاً با تأثیر گرفتن از نمونهٔ کشتی‌های شرقی از بادبان‌بندی لچکی برخوردارند.

باد نیروی باد نیروی پیش‌برندهٔ کشتی‌ها و قایق‌های بادبانی است. باد حرکت توده‌های هواست. هوا از نقاط پرفشار به سمت نقاط کم‌فشار می‌رود. باد هر روز در سطح کرهٔ زمین می‌وزد و بسته به فصل و عرض جغرافیایی شدت و ضعف دارد. جریان‌های بادیِ نسبتاً ثابتی در سراسر کرهٔ زمین می‌وزد. با تغییر فصل جهت و شدت این بادها تغییر می‌کند.

باد را با جهت و سرعت آن مشخص می‌کنند. در سنت اروپایی، باد را از جهتی که می‌آید نام می‌گذارند. مثلاً بادی که از شمال‌غربی به جنوب‌شرقی می‌وزد باد شمال‌غربی نام دارد. در سنت دریانوردی جنوب ایران نیز همین رسم برقرار است، یعنی معمولاً باد را با توجه به جایی که از آن می‌وزد، نام‌گذاری می‌کنند. اما اگر در سنت اروپایی نام باد فقط به جهت جغرافیایی آن مربوط است در سنت جنوب چنین نیست و بادها را هم بر اساس مبدأ و هم بر پایهٔ ملاحظات دیگر نام‌گذاری می‌کنند. در بخش جهت‌یابیِ این کتاب خواهیم گفت که در سنت دریانوردی جنوبْ جهت‌های اصلی و فرعی را به نام محل طلوع و غروب ستاره‌ها و صورت‌های فلکی می‌نامند. بسیاری از بادها با همین نام‌ها مشخص می‌شوند. مثلاً **باد نعشی** بادی است که از طرف صورت فلکی خرس بزرگ یا بنات‌النعش می‌وزد. **باد سهیلی** از سوی برآمدن ستارهٔ سهیل یعنی جنوب می‌آید. ولی **باد بِلاد** هم داریم که نام بادی است که از ساحل عمان به طرف دریا می‌وزد. در کرانهٔ خلیج فارس **باد برّی** بادی است که از خشکی به دریا می‌وزد. این بادها هریک علاوه بر جهت وزیدن

ویژگی‌های رطوبت و خشکی و گرما و سرما نیز دارند. در زیر، نام و ویژگی چند باد مشهور در میان دریانوردان جنوب ایران را آورده‌ایم:

باد شمال از غرب و شمال غربی می‌وزد و از بادهای منطقهٔ خلیج فارس است.

باد کوش یا **کوس** از شرق و جنوب شرقی می‌وزد و آن نیز از بادهای خلیج فارس است. نام آن از صورت فلکی قوس (Sagitarius) می‌آید.

باد اَزیَب باد موسمیِ آغاز فصل دریانوردی در اقیانوس هند است. جهت آن شمال شرقی به جنوب غربی است.

باد نعشی از شمال می‌وزد.

باد سهیلی باد موسمی اقیانوس هند است که در پایانِ فصل دریانوردی می‌وزد. جهت آن جنوب غربی به شمال شرقی است.

باد شرقی یا **شرجی** که معروف است و گرما و رطوبت زیاد دارد از بادهای خلیج فارس است.

باد بِلاد که در ساحل جنوبی عربستان از خشکی به دریا می‌وزد.

بادهای موسمی

موسم در عربی به معنی هنگام آغاز شدن چیزی یا فصلی از سال است. در منطقهٔ اقیانوس هند دو موسم مهم در طول سال رخ می‌دهد و دو جریان باد اصلی می‌وزد: باد موسمی شمال شرقی که در این منطقه به **باد اَزیَب** معروف است و باد موسمی جنوب شرقی که به آن **باد سهیلی** می‌گویند. هردوی این بادها از بادهای **بسامان** یا (Trade winds) اقیانوس هند است. در بندر کنگ وقتی می‌گویند موسم شروع شده یعنی بادهای موسمی شمال شرقی یا اَزیَب به راه افتاده است. موسم، همان واژه‌ای است که از عربی به هندی وارد شده و از آن‌جا به صورت (Monsoon) به زبان‌های پرتغالی و انگلیسی و بعد به زبان‌های دیگر راه یافته است. این بادهای موسمیِ عمومی در هر ناحیه نام خاصی دارد. باد اَزیَب، به گفتهٔ بابو، از مسقط به پایین به طرف

مَصیره و آفریقا می‌وزد و همین **باد کوش** در خلیج فارس است که در آن مناطق اَزیَب نامیده می‌شود.

در بندر کنگ گفته می‌شود که کوش بادی است که از **مطلع** یعنی از شرق می‌آید و رطوبت دارد و در زمستان باران می‌دهد. در تابستان هم در بندر کنگ بیشتر باد کوش می‌وزد. **باد نعشی**، به گفتهٔ بابو، خشک است چون از برّ می‌آید. باد شمال به بادی می‌گویند که از غرب و شمال غربی می‌وزد. ناخدایانِ کنگ می‌گویند از مسقط که به یمن می‌رویم همین باد شمال نامش می‌شود **باد بِلاد**، چون از طرف خشکی و شهرهای ساحل به دریا می‌وزد. **باد سهیلی**، باد جنوب شرقی است که در بازگشت از آفریقا بادی مناسب است.



۶۹. جهت بادهای موسمی در اقیانوس هند

وقتی باد در جهت حرکت کشتی به سمت مقصد بوزد، آن را **باد وَلمه** می‌گویند که باد خوب و موافق است. یعنی بادی است که برای رفتن به مقصد مفید است و سرعت لازم را به بوم می‌دهد.

یاهوم (یاهُم) کردن، رفتن در جهت باد وَلمه یا باد موافق است، یعنی حالتی که بادبان باد پشت را می‌گیرد. در دریانوردی اروپایی امروزی، حالت وزیدن باد از پشت را (Run) می‌گویند و بادبانِ بزرگ سینه معروف به (Spinnaker) را برمی‌افرازند که این بادبان بادِ پشت را می‌گیرد و به سرعتِ کشتی یا قایق می‌افزاید. دریانوردانِ بندر کنگ که این نوع بادبان را نداشتند گوش یا همان گوشهٔ جلویی بادبان بزرگ یا اوزالِ گَپ را با گرداندن پَروند به کنار می‌بردند و بادبان بزرگ کاری مشابه انجام می‌داد. این حالت که به **یاهوم** معروف است بهترین و رایج‌ترین حالت بادبان در سفرهای دریایی بود.

تراز کردن بادبان را در بندر کنگ **جَدّم** و **اِخِر** می‌گویند. این کار که در انگلیسی (Trim) گفته می‌شود تنظیم بادبان با توجه به جهت وزش باد است. بادبانی که تنظیم نشده باشد کارآیی کمی دارد و از سرعت کشتی می‌کاهد. در قایق‌های امروزی کار تنظیم بادبان با کشیدن، یا به قول ناخدایان بندر کنگ تند کردن و شُل کردن، یا به قولی نرم کردن بند بادبان اصلی و بندهای جیب انجام می‌شود. در بوم، این کار را با آزاد کردن و گره زدن بندهای بادبان اصلی و جابه‌جا کردن پَروند انجام می‌دادند. این اصلاحاتِ جزیی در تراز کردن بادبان را با کلمات نرم و تند بیان می‌کنند. مثلاً ناخدا می‌گوید: «دامن را نرم کن» یا «گوش را تند کن».

در قایقِ امروزی، تنظیمِ جای قرارگیری بادبان کاری است که پیوسته انجام می‌شود و هرجا که ناخدا بخواهد بادبان را قرار می‌دهد درحالی‌که در بوم برای این کار چهار وضعیت ثابت هست. وضعیت **جواش** که باد **تیغار** یا باد از روبه‌رو است و پَروند را در این حالت به طرف **بومیه** می‌آورند و گوش اوزال را با **دستور** به همان طرف نگه می‌دارند. در باد **جَنب** یا باد پهلو هم



۷۰. کارت پستال قدیمی از کنیا که یک بغله را در حالت یاهوم نشان می‌دهد. در این حالت باد از پشت به بادبان می‌وزد.

بسته به زاویهٔ آن **پَروند** را به طرف **کَلب** یا **حِمار بحّار** و **حاشیه** می‌آورند. **یاهوم** یا باد از پشت نیز حدّ نهایی **اخر** کردن است. **بومیه** و **کَلب** و **حِمار بحار** و **حاشیه** نام جاهایی روی قایق است و اشاره دارد به جایی که سر جلویی **پَروند** باید تقریباً در آن‌جا قرار گیرد. بادبان را برای تنظیم به جلو یا **جَدَم** و عقب یا **اَخِر** می‌برند. مثلاً اگر بادِ **جنب** یا بادِ پهلو بوزد، باید سرِ پَروند را به **حِمار بحار** بیاورند.

خایُر

خایُر، یعنی عوض کردن جهتی که باد به بادبان می‌وزد، اصلی‌ترین کاری است که برای تغییر جهت و دور زدن قایق انجام می‌شود. در قایق‌های بادبانیِ امروزی، این کار از دو طرف ممکن است: دور زدن رو به باد و دور زدن پشت به باد. اما در بوم و دیگر کشتی‌های قدیمی خلیج فارس و اقیانوس هند، دور زدن فقط پشت به باد انجام می‌شود.

به دو حالت کلیِ دور زدن در قایق‌های امروزی به انگلیسی **تَک** (Tack) و **جایْب** (Jibe) می‌گویند. تک وقتی پیش می‌آید که می‌خواهیم قایق رو به باد

دور بزند. در این حالت، پس از خبر کردن سرنشینان قایق با صدای بلند و بی‌ابهام و نیز مطمئن شدن از آمادگی آنان به‌سرعت دستهٔ سکان یا فرمان قایق را به طرف مقابل طرفی که باد می‌آید می‌بریم و باز با صدایی روشن اعلامِ تک می‌کنیم. قایق شروع به گردیدن می‌کند. وقتی قایق کاملاً رو به باد می‌شود، بند فعال جیب را رها می‌کنیم و از سوی دیگر بندِ رهای آن را می‌کشیم. به این ترتیب بند فعال رها، و بند رها فعال می‌شود. بادبان، همراه با تیر افقی زیر آن، به سمت دیگر قایق می‌رود. حاصل این کارها عوض شدن جهتی است که باد به بادبان‌ها می‌وزد؛ یعنی اگر قبلاً باد از چپ به بادبان‌ها می‌وزید پس از تک کردنْ باد از راست به بادبان‌ها خواهد وزید. برای همین در واژه‌نامهٔ دریانوردی به جای تک، باد عوض کردن آمده است [۱۰].

جایْب، یعنی دور زدنَ پشت به باد، کمی مشکل‌تر و حساس‌تر از تک است. برای جایْب کردن، باز هم نخست سرنشینان را از قصد خود به جایْب کردن مطلع می‌کنیم. بعد با دستهٔ سکان یا فرمان به‌آرامی قایق را پشت به باد می‌کنیم. در همان لحظه‌ای که قایق پشت به باد می‌شود، تیر افقی و بادبان را با گرفتن بندهای بادبان به سمت دیگر می‌بریم و به صدای بلند جایْب را اعلام می‌کنیم. در جایْب تیر افقی و بادبان بسیار سریع‌تر از تَک به سمت دیگر می‌رود و باید سعی کرد که این کار به‌آرامی و بدون اصابت ضربه به تیر افقی و دکل انجام گیرد. همچنین باید مراقب بود که در این جریان تیر افقی به سرِ کسی نخورد که خطر سرشکستگی و حتی مرگ دارد.

در بیشتر قایق‌های امروزی، تَک و جایْب را دو نفر یا گاه حتی یک نفر می‌تواند انجام دهد. اما در قایق‌ها و کشتی‌های بادبانی و چوبی که در اقیانوس هند و خلیج فارس دریانوردی می‌کردند وضع فرق می‌کرد. در این کشتی‌ها دور زدن رو به باد رایج نبود. یک علت این امر این است که در بادبان‌بندیِ لچکی وقتی باد از روبه‌رو می‌آید، جابه‌جا کردن بادبان‌ها سخت‌تر و حتی خطرناک است. خطر این است که بادی که از روبه‌رو می‌آید بادبان را به

سمت درون کشتی می‌راند و ممکن است در میان بندهای مختلف بپیچد و جاشوان نتوانند آن را رها کنند و کشتی از اختیار خارج شود. همچنین بادبانی که باد در آن افتاده باشد نیروی بسیار زیادی دارد و ممکن است با برخورد به افراد کشتی آن‌ها را مصدوم کند یا به دریا بیاندازد. به همین دلایل، در این قایق‌ها و کشتی‌ها خایُر کردن فقط به معنای دور زدن پشت به باد است که در آن بادبان را باد به سمت بیرون و جلوی کشتی می‌برد. فرق دیگر خایُر با جایْب این است که در خایُر کردن برخلاف جایْب که از یک یا دو نفر برمی‌آید، به‌خاطر سنگینی پَروند و بزرگ بودن بادبان، چند نفر و گاه بیش از ده نفر باید کوشش کنند تا خایُر انجام شود.

من خود خایر کردن را ندیده‌ام اما با اطلاعاتی که از ناخدایان بندر کنگ و نیز کتاب *پسران سندباد* ویلییرز گرفته‌ام سعی می‌کنم شیوه خایر کردن در ساده‌ترین حالت را شرح دهم: خایر کردن با فرمان **ناخدا** به **سرهنگ** شروع می‌شد. سرهنگ فریاد می‌زد «خایر» و ناگهان هر کس هر کاری را داشت رها می‌کرد و با خواندن **نهمه** به کاری مربوط به خایر کردن می‌پرداخت. بندهای **عمرانی** و **بیوارد** طرفی را که پَروند قرار ندارد باز می‌کردند و عقب‌تر می‌بستند. بند **لایِح** را، که دامن **اوزال** را نگه می‌داشت، رها می‌کردند تا باد اوزال را به طرف **سینه** ببرد. نوک جلوی **پَروند** را با کشیدن بند **بِلیم** به طرف **سطحه** می‌آوردند و اگر **نَباشه** به آن بسته بودند باز می‌کردند. پَروند را طوری جابه‌جا می‌کردند تا روی **گِرهاف‌ها**، که همان **حَلج** باشد، بغلتد و به طرف دیگر دکل برود. مایل بودنِ دکلِ اصلی اینجا به کار می‌آمد و باعث می‌شد این کار با سرعت انجام شود و پَروند به تمام طول دکل ساییده نشود. حالا که پَروند به طرف دیگر دکل آمده بود می‌شد که بادبان را نیز به طرف دیگر ببرند و با کشیدن بندِ **یوره** دوباره آن را پر از باد کنند. دو سه نفر از جاشوها بند لایِح را از یک سمت باز می‌کردند و آن را بیرون از همهٔ بندهای دیگر به سمت دیگر کشتی می‌بردند. دیگران عِمرانی و بیواردِ طرفی را که پَروند نبود



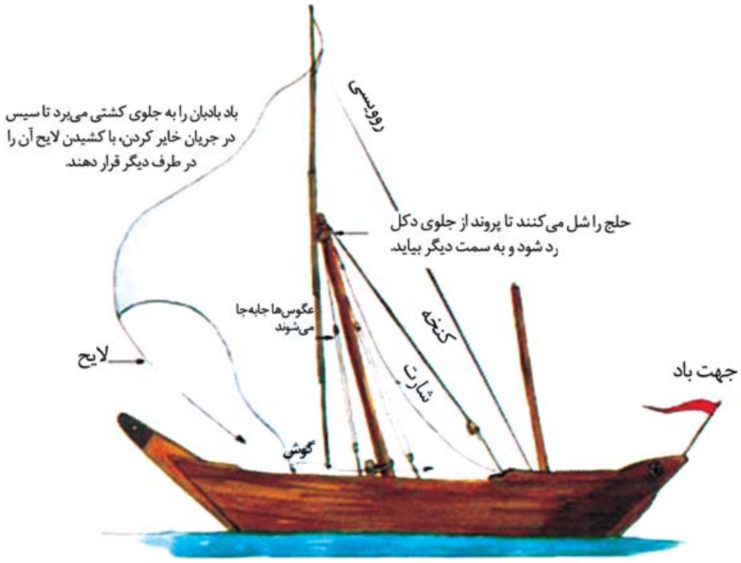
۷۱. جاشوان در کار خایر کردن دامن بادبان را به عقب کشتی می‌کشند. (ا، عکس‌های آلن ویلییرز)

به جای نخست خود می‌بستند. نَباشه را دوباره به سرِ پَروند می‌بستند و بند لایِح را در عقب محکم می‌کردند و جلوی پَروند را با کشیدنِ بندِ **رووِیسی** دوباره بالا می‌بردند و اوزال، این‌بار در طرف دیگر، پُرباد می‌شد. **سکانی هم** در تمام این مدت حواسش به کارها بود و زیر نظر ناخدا طوری کشتی را هدایت می‌کرد که مقاومت باد کمترین باشد و جاشوان بتوانند به‌راحتی کار کنند. او پس از پُرباد شدنِ دوبارهٔ اوزال، سر کشتی را به طرف دیگر می‌گرداند و در این موقع خایُر انجام شده بود. کشیدن بندها و جابه‌جا کردن پَروند باید به‌سرعت انجام می‌شد و نیاز به نیروی بدنی زیاد داشت. جاشوان

در طول این کار با خواندن نَهمه کارهای خود را هماهنگ می‌کردند.

اگر گذرگاه تنگ باشد و به خاطر نزدیک بودن کشتی به ساحل و خطر برخورد به صخره‌ها یا موج‌شکن‌ها امکان خایر نباشد، ناخدا بدون خایر کردن یعنی با نگه‌داشتن بادبان در همان وضع پیشین اقدام به دور زدن می‌کند. در این حالت بادبان بدون این‌که به طرف دیگر **دول** برود باد عوض می‌کند و بادبان به دول می‌چسبد و فشار می‌آورد. شکل بادبان به خاطر فشرده شدن به دول شکل مطلوب نخواهد بود و کارآیی بادبان و سرعت کشتی کمتر است اما در عوض وقتی صرف جابجایی بادبان نمی‌شود و به سرعت می‌توان از خطر برخورد با موانع اطراف جلوگیری کرد.

جریان‌های آبی در سرعت و حرکت کشتی مؤثر است. این جریان‌ها در اثر **کشندها** یعنی جزر و مد آب دریا به وجود می‌آیند و در بندرگاه‌ها کاملا قابل مشاهده است. در دریاها جریان‌های آب گرم و آب سرد نیز وجود دارد و ناخدایانِ باتجربه آنها را می‌شناسند و در کار خود به آنها توجه می‌کنند.



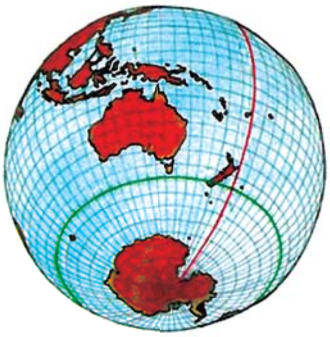
۷۲. خایر به دورزدن کشتی و عوض کردن طرف بادبان می‌گویند. خایر همیشه پشت به باد انجام می‌شد تا بادبان به درون کشتی نیاید و با بندها درگیر نشود. هر بار خایر کردن حدود نیم‌ساعت طول می‌کشید.

ناوبری یا یافتن موقعیت

تا پیش از اختراع قطب‌نما، دریانوردان کمتر به سفر در اقیانوس‌ها می‌پرداختند و ترجیح می‌دادند در نزدیکی ساحل‌ها دریانوردی کنند و عوارض طبیعی مانند کوه‌ها و بندرها را در دیدرس خود داشته باشند. وسیلهٔ جهت‌یابی و تعیین موقعیت در این روش **رهنامه** بود. رهنامه دفتری بود که در آن فاصله و جهت حرکت از هر بندر به بندر بعدی نوشته شده بود. رهنامه را ناخدایان قبلی بر اساس سفرهای خود تهیه می‌کردند و دست‌به‌دست به دیگر ناخدایان می‌رسید. با اختراع قطب‌نما و روش‌های موقعیت‌یابیِ دیگر، سفرهای دریایی با گذشتن از اقیانوس‌ها ممکن شد.

در میان دریا، جایی که علامتی یا عارضه‌ای طبیعی مثل کوه یا درخت پیدا نمی‌شود، دانستن این‌که در کجای کرهٔ زمین هستیم مهم است. اِراتوستن، جغرافی‌دان یونانی قرن سوم پیش از میلاد، و پس از او هیپارخوس، در قرن دوم پیش از میلاد، نظامی از خط‌های فرضی را طرح کردند که به مدار و نصف‌النهار معروف است.

در هر نقطهٔ زمین که باشیم یک مدار و یک نصف‌النهار از آن می‌گذرد. مدار هر نقطه، خطی موازی خط فرضی اِستواست و از آن نقطه می‌گذرد. نصف‌النهار هم خطی فرضی است که قطب شمال و جنوب را به هم وصل می‌کند و از آن نقطه می‌گذرد. اختلاف درجهٔ نصف‌النهار هر نقطه با نصف‌النهار مرجع را طول جغرافیاییِ آن نقطه و اختلاف درجهٔ مدار آن با صفحهٔ استوا را عرض جغرافیاییِ آن نقطه می‌گویند. از سال ۱۸۸۴ نصف‌النهاری که از رصدخانهٔ گرینویچ در نزدیک لندن می‌گذرد به عنوان نصف‌النهار مرجع تعیین شد. کار پیدا کردن عرض و طول جغرافیاییِ هر نقطه را موقعیت‌یابی می‌گویند. هرجا که باشیم، موقعیت ما با عرض و طول جغرافیاییِ نقطه‌ای که در آن هستیم مشخص می‌شود. امروز با پیدایش فناوری ماهواره‌ای و دستگاه‌های سامانهٔ موقعیت‌یابِ جهانی یا جی‌پی‌اس (GPS) پیدا کردن عرض و طول جغرافیایی کاری ساده، در حدّ خواندن اعداد روی دستگاه



۷۳. مدار (سبز) و نصف‌النهار (سرخ) در یک نقطهٔ فرضی روی کرهٔ زمین. دریانوردان با تعیین طول و عرض جغرافیایی کشتی می‌دانستند که چقدر راه آمده‌اند و تا مقصد چه اندازه راه دارند.

است. اما در گذشته وضع فرق داشت.

در روش‌های قدیمی، تعیین عرض جغرافیایی کاری نسبتاً ساده بود. در شمال استوا یعنی نیم‌کرهٔ شمالی کافی بود ارتفاع ستارهٔ قطبی یعنی زاویهٔ افق با ستارهٔ قطبی تعیین شود که همان عرض جغرافیایی بود. این عرض را امروز بر حسب درجه بیان می‌کنند اما در دورهٔ ابن‌ماجد آن را با واحدی به نام **انگشت (اصبع)** بیان می‌کردند که تقریبا ۱/۶ درجه است. در زمان‌های نزدیک‌تر به ما اندازه‌گیری با انگشت برای پیدا کردن ارتفاع یا زاویهٔ ستاره با افق دیگر رایج نبود و برای این کار از **کُمال** یا **سِکستان** استفاده می‌شد.

به دست آوردن طول جغرافیایی کاری مشکل‌تر بود و نیاز به دانستن اختلاف ساعت محل با ساعت نصف‌النهار مبدأ داشت. طی قرن‌ها پیدا کردن روشی دقیق برای تعیین طول جغرافیایی فکر دریانوردان و دانشمندان را مشغول می‌کرد. در ۱۷۷۳ جان هریسون، ساعت‌ساز انگلیسی، ساعت دقیقی اختراع کرد که با آن می‌شد همیشه از وقت دقیق در مبدأ مطلع بود.

ساعت‌های دقیقی مانند آن‌که هریسون درست کرد کرونومتر نامیده می‌شد و در کشتی‌های اروپایی به کار می‌رفت. این ساعت‌ها در جعبه‌ای محفوظ طوری نصب می‌شد که در دو محور آزادی حرکت داشت و حرکات کشتی کمتر بر آن اثر می‌کرد. با بهتر شدن و ارزان‌تر شدن ساعت‌ها استفاده از کرونومتر برای تعیین طول جغرافیایی رایج شد.

در خلیج فارس نیز در گذشته‌های نزدیک، هر ناخدا برای همین منظور یک ساعت دقیق همراه خود به کشتی می‌برد که به آن ساعت **راسکوپ**

(راست‌کوک؟) می‌گفتند. این ساعت‌ها معمولاً از ساعت‌های بغلیِ قدیمی بودند که قاب آن‌ها درِ محافظی هم داشت. یعنی ساعتی معمولی ولی نسبتاً دقیق بود. جاشوان در نَهمه‌ها یا آوازهای کار می‌خواندند «راستکوپ عیون الساعه» یعنی راسکوپ چشم ساعت‌ها است یا بهترین ساعت است.



۷۴. یک کرونومتر دقیق قدیمی که در موزهٔ دریانوردی بریتانیا در گرینویچ نگه‌داری می‌شو دریانوردان خلیج فارس ا این کرونومترها نداشتند و به جای آن ساعت بغلی معمولی به کار می‌بردند.

یک روش کاربرد ساعت راسکوپ روش تنظیم آن در غروب بود. یعنی ناخدا در غروب روز حرکت یا روز پیش از آن در لحظه‌ای که آفتاب در دریا غروب می‌کرد آن ساعت را روی دوازده میزان می‌کرد. در روزهای بعد و جاهای دیگر نیز لحظهٔ غروب را رصد می‌کرد و با نگاهی به ساعت راسکوپ می‌فهمید که زمان این غروب با غروب اول (تقریباً) چقدر فرق می‌کند. بدین ترتیب اختلاف ساعت بین مبدأ که موقعیت آن معلوم بود و محل کنونی معلوم می‌شد و با ضرب کردن این اختلاف در ۱۵، طول جغرافیایی محل فعلی معلوم می‌شد. در اروپا کرونومتر به وقت گرینویچ تنظیم شده بود و برای تشخیص اختلاف کافی بود وقت محلی را از روی ظهر نجومی و یا غروب تعیین کنند و اختلاف آن با ساعت گرینویچ را در ۱۵ ضرب کنند تا طول جغرافیایی معلوم شود.

پس از اختراع رادیو و به راه افتادن ایستگاه‌های رادیوییِ موج کوتاه برخی از ناخدایان از رادیو نیز برای مطلع شدن از وقت در لندن، که با گرینویچ هم زمان بود، استفاده می‌کردند.



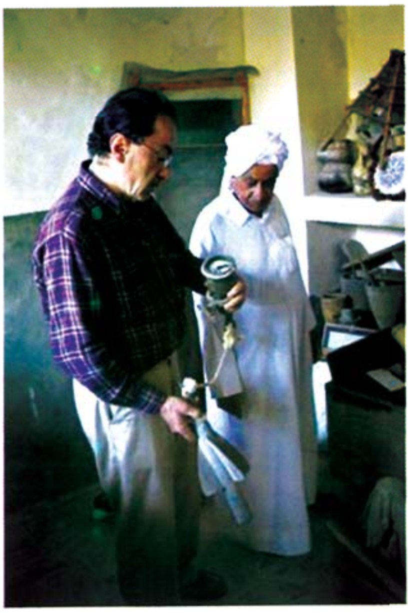
۷۵. یک ساعت بغلی قدیمی. این گونه ساعت‌ها را دریانوردان خلیج فارس به جای کرونومتر به دریا می‌بردند. این ساعت‌ها را راستکوپ می‌گفتند.

در خلیج فارس تعیین موقعیت کشتی را **قیاس** یا به لهجهٔ بندر کنگ **گیاس** می‌نامیدند. این‌که دریانوردان بندر کنگ و خلیج فارس در فاصلهٔ بین دوران ابن‌ماجد و روزگار نوینی که در آن نقشه‌های دقیق، سِکستان و جدول‌های نجومی و بعد رادیو وجود داشت، چگونه طول جغرافیایی را به دست می‌آوردند چندان بر من روشن نیست. یک دلیل این امر در دست نبودن مدارک و نوشته‌هایی در این زمینه است. می‌توان حدس زد که بیشتر از روش **موقعیت‌یابی تخمینی** یا **گیاس ساعتی** استفاده می‌شد. در این روش، ناخدا یا معلمْ سرعت و جهت حرکت کشتی را از یک نقطه با موقعیت معلوم در نظر می‌گرفت و با ضرب کردن سرعت در تعداد ساعت‌هایی که در آن جهت حرکت کرده بودند، فاصله و موقعیت محل تازه را روی نقشه پیدا می‌کرد.

از سال‌های حدود جنگ جهانی دوم به کار بردن **تِبدال** یا مسافت‌سنج مکانیکی هم رایج شد. ناخدایان تِبدال‌های ساخت اروپا را از بندرهای هند یا آفریقا می‌خریدند و به کار می‌بردند. این وسیله را **سِکرو** هم می‌گفتند که شاید از واژهٔ (Screw) در زبان انگلیسی آمده باشد. تِبدال یا سِکرو از دو بخش اصلی تشکیل می‌شد: یک پروانه که پشت کشتی در آب قرار می‌گرفت و با حرکت کشتی می‌چرخید و یک صفحهٔ ساعت‌مانند که عقربه و شمارنده‌ای روی آن بود. این دو با یک کابل فنری به هم وصل بودند. ناخدا پروانه را در پشت کشتی به آب می‌انداخت و مسافت‌سنج با حرکت کردن کشتی به‌اصطلاح شماره می‌انداخت و مسافتِ طی‌شده را می‌شمرد و نشان می‌داد.

با دانستن جهت حرکت و در نظر گرفتن مسافتِ طی‌شده، می‌شد موقعیت تازهٔ کشتی را به دست آورد.

در بعضی از سنت‌های دریانوردی جهان علاوه بر روش به کار بردن **انگشت** از **اسطرلاب** نیز استفاده می‌شد. اسطرلاب اختراعی یونانی است که در جهان اسلام تکمیل شده و در ستاره‌شناسی بسیار به کار می‌رفت. اما در دریانوردیِ خلیج فارس و اقیانوس هند کمتر از آن یاد شده است. به جای آن در منابع قدیمِ این منطقه سخن از وسیله‌ای به‌نام **کُمال** هست. از کُمال برای اندازه‌گیری ارتفاع یا فاصلهٔ زاویه‌ای بین افق و ستاره‌ها استفاده می‌کردند. آن‌گاه با رجوع به جدول‌های نجومی می‌توانستند بدانند که تقریباً نزدیک به کدام عرض و طول جغرافیایی هستند. این نوع کُمال از صفحه‌ای چوبی و ریسمانی که از مرکز آن می‌گذشت تشکیل می‌شد. ریسمان را قبلاً با گره‌زدن یا نشانه‌گذاشتن مدرج کرده بودند. ناخدا انتهای ریسمان را به دندان و سر دیگر آن را تقریباً افقی در مقابل خود می‌گرفت به‌طوری که لبهٔ پایینیِ صفحه با افق میزان شود.



۷۶. ناخدا عبدالرحمن با یک تبدال قدیمی خود را، مانند بسیاری دیگر از اش وسایل دریانوردی، نگه‌دا است.

با حرکت دادن صفحه به جلو و عقب، ستاره را با لبهٔ بالاییِ صفحه میزان می‌کرد و روی ریسمان درجه را می‌خواند. برخی کُمال‌های قدیمْ چوبی و به شکل T بود، یعنی به‌جای ریسمانْ چوبِ مدرجی به کار می‌رفت.

با ظهور ابزاری که **سِکستان** نام دارد، تعیین موقعیت دقیق‌تر شد. این وسیله، به صورت

امروزی آن، اختراع نیوتن است. سِکستان دو آینهٔ اصلی دارد که با حرکت دادن یکی از آن‌ها تصویر خورشید یا ستاره را روی خط افق می‌آورند و بعد درجه را روی کمان مدرجی که یک‌ششمِ دایره است، می‌خوانند. نام آن هم اشاره به همین کمانِ یک‌ششم دارد. در متن‌های قدیمیِ عربی و فارسی آن را **سُدس** می‌نامیدند که همان معنیِ یک‌ششم را می‌دهد.

با سِکستان می‌شود ارتفاع خورشید یا ستاره‌ها را در هنگام گذر آنها از نصف‌النهار تعیین کرد و بعد با رجوع به کتاب‌هایی مانند کتاب *جدول‌های موقعیت‌یابی نوری* (*Norie's Nautical Tables*) که جدول ارتفاع ستارگان را دارد و با توجه به فصل و ماه و روز، طول جغرافیایی را تعیین کرد. در خلیج فارس، سِکستان یا سُدس را هم‌اکنون نیز کُمال می‌نامند.

جهت‌یابی

وقتی موقعیت فعلی کشتی روشن شد، با فرض این‌که موقعیت مقصد نیز مثلاً از روی نقشه معلوم باشد، زاویهٔ حرکت به سوی مقصد نیز معلوم می‌شود. دریانوردان امروزی برای به دست آوردن این زاویه با خط‌کش خطی بین محل کنونی و مقصد روی نقشهٔ دریانوردی رسم می‌کنند بعد با خط‌کش موازی که ترکیبی از دو خط‌کش است که با دو یا چند قطعهٔ فلزی به هم وصل شده‌اند، این خط را به روی **گلباد** مدرجی که در کنار نقشه‌ها چاپ می‌شود، منتقل می‌کنند و درجهٔ زاویهٔ مورد نظر را روی گلباد می‌خوانند.

دریانوردان خلیج فارس به‌جای این خط‌کشِ موازی از یک نیم‌دایرهٔ مدرجِ مقوایی که به مرکز آن ریسمانی وصل شده بود استفاده می‌کردند. در واقع این نیم‌دایره نیم‌گلبادی بود که آن را جدا از نقشه و در جاهای مختلف نقشه می‌گذاشتند. یعنی به جای این‌که خط را به گلباد منتقل کنند، گلباد را به روی خط می‌بردند. قطر نیم‌دایره را موازی با خط‌های نصف‌النهارِ نقشه می‌گرفتند و مرکز آن را بر نقطهٔ فعلی می‌گذاشتند. بعد ریسمان را به حالت



۷۷. برای اندازه‌گیری ارتفاع ستاره ریسمان کمال را به دندان می‌گرفتند. بعد صفحهٔ چوبی کمال را طوری می‌گرفتند که لبهٔ پایین آن با افق و لبهٔ بالایی آن با ستارهٔ مورد نظر مماس شود. آنگاه ارتفاع آن را از روی گره‌هایی که به ریسمان زده بودند می‌خواندند.

کشیده روی نقطهٔ مقصد می‌بردند و زاویه را روی قسمت مدرّجِ نیم‌دایره می‌خواندند.

برای این‌که کشتی را به سوی مقصد برانیم لازم است که جهت حرکت را بیان کنیم تا **سکانی**، یعنی کسی که فرمان کشتی را در دست دارد، با حفظ آن جهت به سوی مقصد برود. بیان جهت با ذکر درجه انجام می‌شود و قطب‌نما برای این منظور به کار می‌رفت.

قطب‌نما ابزاری است که در آن بر پایهٔ خاصیت آهن‌ربایی قطب‌های



۷۸. ناخدا عبدالرحمن بابو در اتاقی که وسائل روزگار دریانوردی خود را نگه‌می‌دارد شیوهٔ کار با سکستان قدیمی خود را نشان می‌دهد. عدهٔ کمی از دریانوردان خلیج فارس کار با سکستان و کتاب‌های مربوط به آن را می‌دانستند.

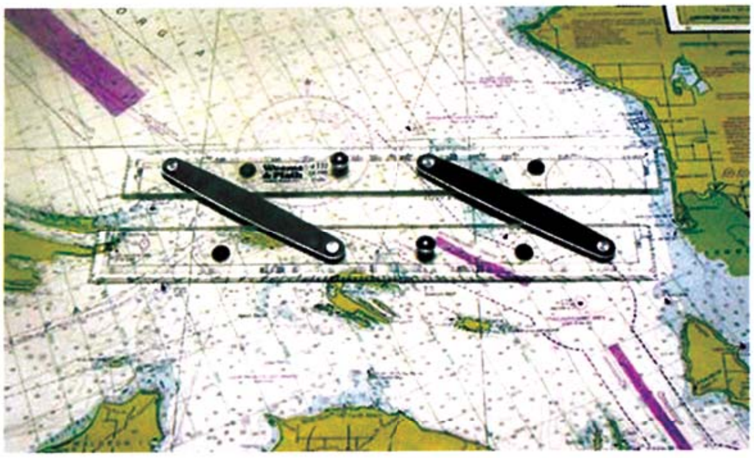
کرهٔ زمین، از قطعه فلزی برای نشان دادن شمال استفاده می‌شود. اختراع آن را به چینیان نسبت می‌دهند. قطب‌نما به تدریج در چین و اروپا و اقیانوس هند رایج شد. همچنین رسم شد که آن را با دایره‌ای مدرّج بسازند که در آن سوزنی فلزی می‌توانست زیر تأثیر نیروی آهن‌ربایی قطب‌های زمین آزادانه گِرد محوری که از مرکز دایره می‌گذشت بچرخد. از حدود قرن پانزدهم میلادی، این صفحه را که در فارسی **گُلباد** می‌نامند به ۳۶۰ درجهٔ مساوی تقسیم می‌کنند. اما در روزگار ابن‌ماجد آن را به ۳۲ بخش یا خانه تقسیم می‌کردند. هنوز این بخش‌بندی در میان دریانوردان خلیج فارس رایج است و این خانه‌ها را **خَن** می‌گویند. این ۳۲ خانه یا خَنِ قطب‌نما را از روی شانزده ستاره یا پیکر آسمانی نام نهاده بودند. شانزده خانهٔ سمت شرقِ دایرهٔ قطب‌نما به جای برآمدن (**مطلع**) ستاره یا پیکر آسمانی اشاره دارد و شانزده خانهٔ سمت غربِ این دایره به جای فرورفتن (**مَغیب**) ستاره یا پیکر آسمانی منسوب است. نام این خانه‌ها با شروع از **ستارهٔ قطبی (جُدَی)** و در جهت ساعت‌گرد به این ترتیب است:

گاه که از واژهٔ فارسی **میخ‌گاه** گرفته شده است. در عربی به آن **الجاه** می‌گویند و همان ستارهٔ قطبی است.

فِرقَد (Pherkad) که در بندر کنگ **فرگد** می‌گویند ستاره‌ای از صورت فلکی دب اصغر است.

نعش صورت فلکی دب اکبر یا بنات‌النعش است.

ناقه که در بندر کنگ به آن **ناگه** می‌گویند همان صورت فلکی زن بر



۷۹. خط‌کش موازی

زنجیر (Andromeda) است.

عیوق (Capella).

واقع که در بندر کنگ **واگه** می‌گویند ستارهٔ نسر واقع یا (Vega) در صورت فلکی شلیاق یا چنگ رومی است.

سماک همان سماک رامِح (Arcturus) است.

ثریا یا خوشهٔ پروین (Pleiades).



۸۰. کار با نیم‌دایره.
قطر نیم‌دایره را موازی با
خط شمال و جنوب قرار
می‌دادند. مرکز نیم‌دایره
روی نقطهٔ مبدا می‌گذاش
ریسمان را می‌کشیدند و
دیگر آن را روی نقطهٔ مذ
می‌گذاشتند. درجهٔ سمذ
حرکت را در محل برخو
ریسمان و لبهٔ نیم‌دایره
می‌خواندند.



۸۱. یک قطب‌نمای دریایی قدیمی. دو کرهٔ فلزی سرخ و سبز برای اصلاح انحراف مغناطیس است.

جوزا صورت فلکی جوزا (Gemini) است.

تیر شِعرای یمانی است.

اکلیل تاج شمالی (Corona Borealis) است.

عقرب صورت فلکی عقرب است.

حِمارین دو ستارهٔ (Asellus Primus) و (Asellus Secundus).

سهیل یا (Canopus).

سِلبار در کنگ یا سُلبار عربی.

قطب جهت جنوب را نشان می‌دهد و نام ستاره نیست.

علاوه بر این‌ها دو اصطلاح **مطلع** (یعنی درجهٔ ۹۰ در صفحهٔ قطب‌نمای امروزی) و **مغیب** (یعنی درجهٔ ۲۷۰ روی صفحهٔ قطب‌نمای امروزی) هم هست که سمت شرق و غرب را نشان می‌دهد و نام ستاره‌ای نیست. خانه‌های طرف شرقِ قطب‌نما با شانزده نام بالا مشخص می‌شود. شانزده خانه در طرف غرب صفحهٔ قطب‌نما هم مغیب یا محل غروب همین ستاره‌ها و صورت‌هاست.

در بندر کنگ از حاجی عبدالله نام **میازین** و **دُمِ میازین** را هم شنیدم که همان صورت فلکی میزان (Libra) است. حاجی عبدالله اصلاً اهل عمان است و بعید نیست که در آن‌جا میزان هم از نام‌های بخش‌های قطب‌نما بوده باشد، گرچه این امر به تحقیق بیشتر نیاز دارد.

بدین ترتیب ناخدا برای این‌که جهت حرکت را برای **سُکانی** مشخص کند نام یکی از این **خَن‌ها** را می‌برد و سکانی هم فرمان را می‌گرداند تا عقربهٔ قطب‌نما روی آن خانه قرار گیرد.

باید توجه کرد این خَن‌ها به مطلع و مغیب، یعنی جای برخاستن و فرو رفتن ستاره‌ها اشاره دارد و می‌دانیم که جای برخاست و فرود ستارگان در عرض‌های جغرافیاییِ مختلف فرق می‌کند. مثلاً در عرض‌های جنوب استوا



۸۲. گلبادی از نخستین نسخهٔ چاپی کتاب جهان؛ اثر حاجی خلیفه که در در سال ۱۷۳۲ میلادی در استامبول چاپ شده است در این گلباد نام ۳۲ خانه بر پایهٔ نام عربی آنها آور شده است. همین نام‌ها ر دریانوردان ایرانی و عرب کار می‌بردند.

از **ستارۀ قطبی** یا **گاه** خبری نیست چون زیر افق است و **سِلبار** که طرف جنوب تلقی می‌شد به شرق متمایل است. بنابراین نام خَن‌های قطب‌نما در این جاها نامی بیش نیست و به‌جای دیدن ستاره در عرض‌های مختلف مربوط نیست.

دریانوردان خلیج فارس قطب‌نماهای خود را از هند می‌خریدند. خیلی از این قطب‌نماها از کشتی‌های قدیمی انگلیسی و هلندی باقی مانده بود و آلن ویلیِرز به چند تا از آنها در کتاب *پسران سندباد* اشاره می‌کند که آن‌قدر قدیمی بوده که جنبۀ عتیقه داشته است.

نقشه‌ها

نقشه نمایشی گرافیکی از عوارض روی زمین است. کهن‌ترین نقشه‌ها در لوح‌های گِلی بابِلی به دست آمده است. از این نقشه‌های بابلی دو نمونه یافت شده است. در نقشۀ کهن‌تر، از حدود قرن نهم پیش از میلاد، سرزمین بابل در شمال مرکز جهان تصویر شده است.

در نقشۀ تازه‌تر که از قرن ششم پیش از میلاد است و در موزۀ بریتانیا نگهداری می‌شود بابل در مرکز جهان و رودهای دجله و فرات تصویر شده که به آب تلخ می‌ریزد. امروز این آب تلخ را خلیج فارس می‌نامیم. در هر دوی این نقشه‌ها، خشکی‌های جهان را دریایی که همان



۸۳. لوح بابلی.

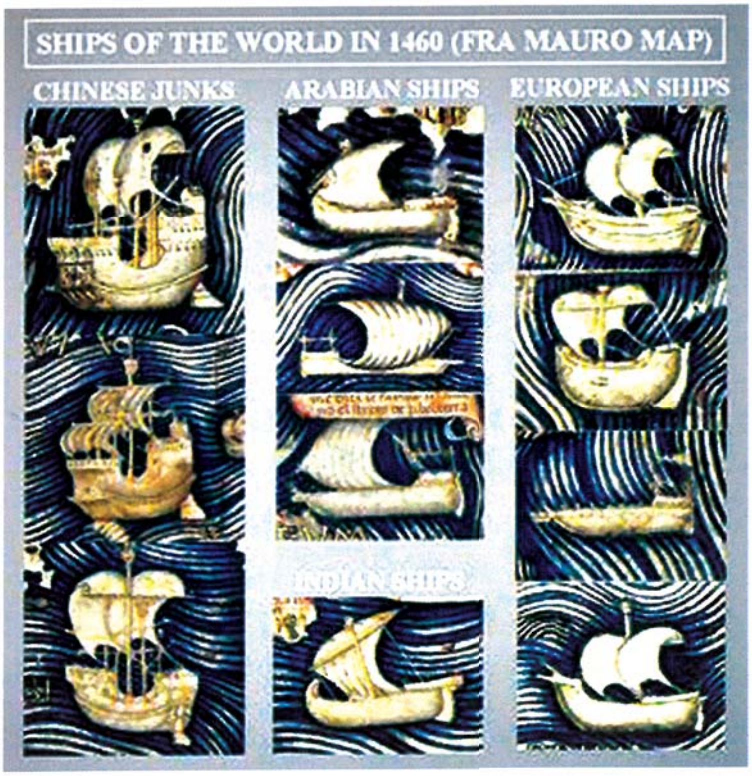


۸۴. نقشهٔ فرامائورو.

اقیانوس باشد در بر گرفته است. یونانی‌های باستان نیز نقشه‌هایی از جهان تهیه کرده بودند. در نقشهٔ اِراتوستن که در حدود ۲۰۰ سال پیش از میلاد رسم شده، خلیج فارس نیز دیده می‌شود.

از زمان‌های دور نقشه از ابزارهای دریانوردان بود. در عین حال، اطلاعاتی که جهان‌گردان و بازرگانان و دریانوردان از دریاها و جزیره‌ها و خشکی‌های روی زمین به همراه می‌آوردند در تولید نقشه‌هایی دقیق‌تر به کار نقشه‌سازان می‌آمد. مثلاً تأثیر *سفرنامهٔ مارکوپولو* بر دقیق کردن نقشه‌های اروپایی بسیار بود.

فرا مائورو راهب ونیزی در حدود سال ۱۴۵۰ نقشه‌ای از جهان برای آفونسوی پنجم پادشاه پرتغال کشید که به نقشه فرا مائورو [۵۰] معروف



۸۵. کشتی‌های جهان در گوشه و کنار نقشهٔ فرامائورو

است. نسخهٔ نخست این نقشه در پرتغال بوده که اکنون در دست نیست. فرا مائورو و همکارانش نسخهٔ دیگری از آن نیز کشیده بودند که در کتابخانهٔ موزهٔ دریانوردیِ ونیز نگهداری می‌شود. این نقشه بر اساس سفرهای خودِ مائورو و همکارانش و نیز منابع مختلف از جمله *سفرنامهٔ مارکوپولو* و منابع جغرافیایی عربی کشیده شد و به دانش جغرافیایی زمان افزود. در این نقشه قارهٔ آفریقا طوری کشیده شده که نشان می‌دهد قابل دور زدن است و همین باعث شد که پرتغالی‌ها در صدد دور زدن آفریقا و رسیدن به هند باشند. در این نقشه تصویرهایی از کشتی‌های هندی و عربی هست.

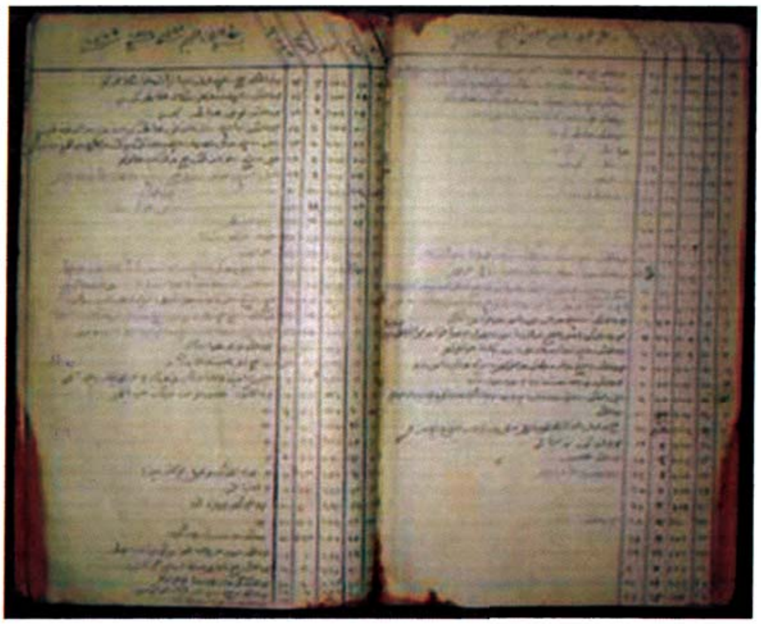
در ۱۵۰۲ نقشهٔ معروف به نقشهٔ **کانتینو** در پرتغال رسم شد که جهانِ شناخته‌شدهٔ آن زمان را از دید پرتغالی‌ها نشان می‌داد. کشفیات دریاییِ

پرتغالی‌ها در اقیانوس هند و خلیج فارس در آغاز ورودشان به منطقه در این نقشه ثبت شده است. نام کانتینو از نام آلبرتو کانتینو گرفته شده که بر خلاف انتظار نام رسم‌کنندهٔ نقشه نیست بلکه نام کسی است که این نقشه یا کپی آن را مخفیانه از لیسبون به ایتالیا برد. نام رسم‌کنندهٔ اصلی که احتمالاً از نقشه‌کش‌های دربار پرتغال بوده، شناخته نیست. در این نقشه، خلیج فارس با نام رایج (Sinus Persicus) آمده و از بسیاری از شهرهای ساحلی آن نام برده شده است [۴۸].

در سال ۱۵۶۹ گِراردوس مِرکاتور، نقشه‌ساز و جغرافی‌دان اهل فلاندر (در بلژیک کنونی)، نقشه‌ای ساخت که در تاریخ دریانوردی اثر مهمی دارد. مِرکاتور تصویر قاره‌ها و خشکی‌ها را بر اساس تصویر کردن کرهٔ زمین بر استوانه‌ای فرضی که در استوا بر کره مماس است، رسم کرد. نتیجهٔ این کار آن است که خط رسم‌شده بین هر دو نقطه از زمین بر روی این نقشه جهت حرکت بین آن دو نقطه را نشان می‌دهد. اهمیت این ویژگی در دریانوردی آن است که اگر روی نقشهٔ مِرکاتور بین مبدأ و مقصد خطی رسم کنیم و



۸۶. یک نقشهٔ دریانوردیِ انگلیسی از خلیج فارس متعلق به آقای ابراهیمی بندر کنگ.



۸۷. دفتر روزنامه

زاویهٔ این خط را با خط شمال و جنوب اندازه بگیریم، سمت و زاویهٔ حرکت ما مشخص می‌شود.

در صد سال اخیر، دریانوردان خلیج فارس و اقیانوس هند عمدتاً نقشه‌های وزارت دریاداری بریتانیا را به کار می‌بردند. این نقشه‌ها به روش مِرکاتور تهیه می‌شد و دارای اطلاعات مربوط به ژرفای مسیرهای دریایی برحسب **فاتوم** نیز بود. ژرفا یا عمق را در نقشه‌های دریایی بر حسب فاتوم بیان می‌کنند. در اصل، فاتوم فاصلهٔ بین نوک دو انگشت بلند در آدمی است که دست‌های خود را به دو طرف باز کرده باشد. به همین دلیل در واژه‌نامه‌های دریایی فارسی فاتوم را **بغل** می‌نامند. ریشهٔ واژهٔ (Fathom) در انگلیسی هم همین معنیِ بغل را داشته است. اما دریانوردان بندر کنگ عمق را بر حسب **پِیمون** بیان می‌کنند. واژهٔ پِیمون که در بندر کنگ رایج است، فارسی و هم‌ریشه با پیمانه است و همان است که در انگلیسی (Fathom) و در عربی **باع** گفته می‌شود و اصلاً به‌اندازهٔ فاصلهٔ بین دو انگشت بلند انسان است وقتی که

دست‌ها را به دو طرف باز کرده باشد. این واحد پس از استاندارد شدن برابر ۱/۸۴ متر تعیین شده است.

نقشه‌های وزارت دریاداری در هند و آفریقا هم برای فروش عرضه می‌شد. این نقشه‌ها به نقشه‌های انگلیسی یا **نالیه** معروف بودند و دریانوردان خلیج فارس و اقیانوس هند انواع آن را در محفظه‌های فلزی استوانه‌ای در کشتی همراه داشتند. هنوز در خانه‌های ناخدایان قدیمی بندر کنگ از این نقشه‌ها یافت می‌شود و روی بعضی از آن‌ها دست‌نوشته‌هایی هم هست که نقاطی را در شبه‌جزیرهٔ عربستان و هند و آفریقا که دریانوردان کنگ به آن‌جاها رفته‌اند، نشان می‌دهد.

نزد ناخدایان بندر کنگ دفترهایی را دیده‌ام که در آنها در جدول‌هایی مختصات جغرافیایی، یعنی عرض و طول بندرها و دماغه‌های مهم که در مسیر سفرهای آنان بود، نوشته شده است. اگرچه خود آنان به این دفترها **رهنامه** نمی‌گویند، اما کارکرد آن‌ها بسیار شبیه به راهنامه است.



۸۸. ناخدا عبدالرحمن، کار با لوح و قلم را نشان می‌دهد. قلم و پارچهٔ پا را با ریسمان به لوح بس

دفتر ثبت وقایع که به آن **دفتر روزنامه** می‌گفتند نیز از وسایل کارِ ناخدا بود. ناخدا وضع هوا و زمان رسیدن به بندرها را (معمولاً با آوردن عبارت «مع السلامة») به ترتیب در این دفتر یادداشت می‌کرد. دیگر وقایع مهم مربوط به سفر مانند خریدها یا پرداخت‌ها یا حوادث مهم نیز در آن نوشته

می‌شد. بنا به سنت، این دفتر را به عربی می‌نوشتند و به همین دلیل اغلب ناخدایان خلیج فارس اندکی با زبان عربی آشنا بودند.

علاوه بر این، معمولاً ناخدایان و معلم‌ها یک **لوح** داشتند که با قلمی که با ریسمان به آن وصل بود محاسبه‌ها را بر آن می‌نوشتند. لوح نقش چرک‌نویس داشت و به راحتی با پارچه پاک می‌شد و دوباره می‌شد روی آن نوشت.

چراغ‌ها و دیگر مقررات دریانوردی

در دریانوردی مدرن، مقرراتی برای حرکت در دریا وضع شده است. دریانوردان خلیج فارس اعتنایی به این مقررات نداشتند. مثلاً برای حرکت در شب، استانداردی برای نصب و روشن کردن چراغ‌های رنگی در کشتی‌ها و قایق‌ها وضع شده است [۵۲]. در سال‌های اخیر، برخی از کشتی‌های بادبانی خلیج فارس ناچار چراغ‌هایی را بر جهاز خود نصب می‌کردند اما اعتقادی به داشتن چراغ نداشتند.

بخش هشتم

سفرِ گپ

روشن است که دریانوردان خلیج فارس محض تفریح به دریا نمی‌رفتند. دریانوردی آنان همیشه برای تجارت و گذران زندگی بود. آنان جز دریانوردی کار و درآمد دیگری نداشتند. تا حدود شصت سال پیش، یعنی سال‌های دهۀ ۱۳۳۰ خورشیدی، تنها شهرهای بندری طرف ایران در خلیج فارس اندکی ارزش تجاری داشتند. دریانوردان بندر کنگ و بوشهر و قشم ممکن بود گاه به غرب و شمال غربی خلیج فارس سفر کنند. در این سفرهای کوتاهِ خود، ممکن بود برای خرید خرما به آبادان و بصره بروند یا برای دیدن بومی تازه‌ساز یا سفارش دادن یک بوم تازه به کویت. دبی و قطر آن زمان روستاهای ماهیگیری کوچکی بودند که ارزش تجاری نداشتند. از دبی و قطر و کویتِ امروزی نشانی نبود. جزیرۀ بحرین به خاطر صید مروارید تا

حدودی اهمیت داشت ولی مقصد سفرهای تجاری بزرگ نبود.

اما سفر تجارتی واقعی دریانوردان و بازرگانان خلیج فارس به هند و آفریقا بود. در این سفرها بود که آنان می‌توانستند درآمد مناسبی از تجارت کسب کنند و تا یک یا چند سال خرج خود و خانوادهٔ خود را درآورند. این‌گونه سفرها در بندر کنگ به **سفر گَپ** معروف بود که به معنی سفر بزرگ است. برخی ناخداها هر سال به سفر گَپ می‌رفتند. این‌ها یا خود به تجارت می‌پرداختند یا برای دیگران مال‌التجاره حمل می‌کردند و کرایه می‌گرفتند. این کرایه را **نول** می‌نامند.

سفر گَپ از حوالی **نوروز دریایی** شروع می‌شد. در بندر کنگ، بیشتر به



۸۹. مسیرهای سفر گپ

این روز **نوروز هندی** می‌گویند. نوروز دریایی یا هندی براساس تقویم کهن ایران تعیین می‌شود. این تقویم که به تقویم **فُرس قدیم** یا **تقویم یزدگردی** معروف است در گذشته در ایران رایج بود. این گاه‌شماری در سالنماهایی که در ایران منتشر می‌شود، ذکر می‌شود [۱۵] و دریانوردان جنوب ایران و هند آن را به کار می‌برند. در این تقویم، هر سال ۳۶۵ روز دارد. تقویم کهنِ ایرانی دوازده ماهِ سی روزه دارد به علاوهٔ پنج روز که در نوشته‌ها **اندرگاه** یا **خمسهٔ مُستَرِقه** یا **پنجهٔ دزدیده** نامیده شده است و اهالی جنوب به آن **پنجه** می‌گویند. دریانوردان جنوب ایران در این تقویم به ماه‌ها کاری ندارند و سال را به سه بخشِ صد روزه و یک بخشِ شصت‌وپنج روزه تقسیم می‌کنند. این بخش‌ها را به ترتیب **شَهریما**، **دِمِستون**، **جووا** و **گرما** می‌نامد. روز اول این سال که به آن نوروز دریایی می‌گویند معمولاً روز ششم مردادِ هرسال است. البته با توجه به کبیسه شدن بعضی سال‌ها در تقویم رسمی ایران، این روز جابه‌جا می‌شود. در هرکدام از آن چهار بخش سال، روزها را به بخش‌هایی ده‌تایی تقسیم می‌کنند و به بخش اول آن **دهی** و به بخش دوم **بیسی** و به بخش سوم **سی‌ای** و بخش چهارم **چلی** و به همین ترتیب تا آخر می‌گویند. برای این‌که بدانند امروز چه روزی است، مثلاً می‌گویند شیش در بیسیِ گرما یعنی روز ششم از بخش بیستی یا روز ۲۶ در بخش ۶۵ روزهٔ سال که معلوم می‌شود سیصد و بیست و شش روز از نوروز هندی گذشته است.

دریانوردان عربِ خلیج فارس هم چنین تقویمی را به کار می‌برند، اما تقویم آنان (یا نوروز آنان) ۲۸ روز زودتر از نوروز رایج در بندر کنگ محاسبه می‌شود. این تقویم را **سهیلی** می‌نامند.

مقدمات سفر

حاضر شدن برای سفر گَپ در بندر کنگ از دورهٔ **گُفال** یا تابستان شروع می‌شد. گفال تلفظ محلیِ واژهٔ عربی **قُفال** و به معنی قفل بودن دریا یا

دریابند است. دورهٔ گفال دوره‌ای است که بادهای موسمی که برای سفر گَپ لازم است نمی‌وزد و اقیانوس هند به توفان‌های موسمی گرفتار است.

در پایان فصل پیشین، جهاز را برای تعمیر و آماده‌سازی به گوران می‌بردند. در دورهٔ گفال استادان کشتی‌ساز در گوران، که قصبه‌ای کوچک در کنار آب‌های خلیج فارس در جزیرهٔ قشم است، به تعمیر و اصلاح جهاز که معمولاً بوم بود، می‌پرداختند.

ناخدا در این مدت سرهنگ (سرپرست جاشوان) و جاشوها و دیگر کارکنان بوم را انتخاب می‌کرد. در واقع بسیاری از کارکنان از پیش معلوم بودند و ناخدا می‌دانست که کدام جاشو و کدام سرهنگ و کدام طبّاخ امسال با او به سفر گَپ خواهند رفت. جاشوها هم در دورهٔ گفال به ساختن مشک‌های آب به نام **گَربه** می‌پرداختند. گَربه را از پوست کَهره، یعنی بز، می‌ساختند. در هر بوم حدود بیست تا سی گَربه لازم بود و جاشوان هر سال گَربهٔ خود را آماده می‌کردند تا در آغاز سفر با خود به بوم ببرند و در طول سفر از آن آب بنوشند. در سال‌های اخیر حلب‌های بیست‌لیتری جای گَربه را گرفته بود. با پایانِ گفال، باید بوم را به کنگ می‌آوردند.

وسیلهٔ رفتن از کنگ به گوران **ماشُوه** بود. ماشُوِه قایقی پارویی است که در آن، بسته به اندازهٔ قایق، دوازده یا بیست و چهار نفر پاروزن می‌نشینند. ماشُوِه را چند روز پیش از راه افتادن به سمت قشم در آب می‌انداختند تا **کَلفات** یا درزگیرهای آن که خشک شده خیس شود و درزها را بپوشاند. بالاخره روزی ناخدا و سرهنگ با جاشوها ناهار مناسبی می‌خوردند و به ماشُوِه می‌نشستند و به طرف گوران پارو می‌زدند. بعضی وقت‌ها **اوزالی** هم به ماشُوِه می‌افزودند تا از نیروی باد هم بهره ببرند.

با عبور از خوریات، یعنی تنگه‌ای که بین جزیرهٔ قشم و خاک اصلی ایران هست، به گوران می‌رسیدند. در گوران، کشتی به حالت **جَدّاف** روی

ماسه‌های ساحل قرار داشت. شب را در گوران استراحت می‌کردند و فردا صبح کار شروع می‌شد. از دو ماه پیش، **سیفه زدن** به همه‌جای کشتی انجام شده بود. حالا باید کشتی را می‌شستند. در این حالت کشتی هنوز **سامان** نداشت، یعنی **دول** و بندهای آن که برای تعمیر پیاده شده بود، هنوز نصب نشده بود. پس از شستن، زیرِ کشتی را تمیز می‌کردند و **نوره** (مخلوط پیه و آهک) می‌زدند.

حال باید کشتی را به آب می‌انداختند. برای این کار دو لنگر را با ماشُوِه به دریا می‌بردند و می‌انداختند. انتهای طناب‌های این دو لنگر به **دُوارِ** روی عرشه پیچیده بود. تمام تیرهای جداف به‌جز یکی را باز می‌کردند. تنها تیری که می‌ماند تیری بود که به **قائم** طرف دریا بسته شده بود و جهاز فقط به این جَدّاف تکیه داشت. ناخدا صبر می‌کرد تا شبی ماه تمام باشد. این کار را برای آن می‌کرد که **آب‌بالا** یا مدّ دریا در چنین شبی زیاد است. دو یا چند تیر که آن‌ها را **گِفَست** می‌نامند روی عرشه طوری می‌بستند که عمود بر خط وسطِ طولیِ جهاز باشند و یک سر آزاد آن‌ها چند متر به سمت دریا در هوا قرار گیرد و آنچه وزنه و اشیای سنگین می‌توانستند روی انتهای آزاد این دو تیر می‌گذاشتند. در این حالت، اگر جَدّافِ آخری را باز می‌کردند جهاز پهلو می‌داد و **بیس** آن از زمین جدا می‌شد. ناخدا به سایه‌هایی که از نور



۹۰. یک بوم که جداف شد و به آن سیفه می‌زنند. (از عکس‌های تزیجر در کوید



۹۱. عکس مشهوری از ماریون کاپلان که در مجلهٔ *نشنال جئوگرافیک* چاپ شد. در این عکس حسین اهل بندر کنگ که از دکل بالا رفته بود با گرفتن یکی از بندها پایین می‌آید. ردیف گرهاف‌ها که مجموعا حلج نامیده می‌شود روی دکل دیده می‌شود.

ماه بر روی عرشه افتاده بود نگاه می‌کرد و منتظر می‌ماند تا سایه‌ها به طرف **گاه** یعنی ستارهٔ قطبی قرارگیرد. در این حالت، مدّ دریا حداکثر بود و در لحظه‌ای که ناخدا مناسب می‌دید یکی از جاشوها با تبر طناب‌هایی را که جَدّاف را به قایم بسته بود، قطع می‌کرد. جهاز، زیر فشار سنگینیِ وزنه‌های روی تیرهای عرضی به طرف دریا چپ می‌شد و جاشوها هم برای کمک به چپ شدن به سمت پایینِ جهاز می‌دویدند و بیس از زمین جدا می‌شد و جهاز **راگی** می‌شد یعنی در آب شناور می‌شد. باقیِ شب را استراحت می‌کردند.

صبح فردا، کار نصب دول و بندها و اوزال شروع می‌شد. دول را که به ساحل و نزدیک جهاز آورده بودند به آب می‌انداختند و با ماشُوِه آن را به کنار جهاز که حالا در آب دریا شناور بود می‌بردند. آن را طوری موازی جهاز می‌گرفتند که نوک بالایی آن طرف دُم جهاز و انتهای آن نزدیک سینهٔ جهاز باشد. **حشاشی‌ها** یا طناب‌های بالا کشیدن را به نوک دول می‌بستند و از روی سطحه آن را بالا می‌کشیدند. در این حالت انتهای دول در آب بود و جاشوها در ماشُوِه آن را نزدیک جهاز نگه می‌داشتند که رها نشود. جاشوهای روی سطحه به هر زحمتی که بود دول را کم‌کم به روی سطحه

می‌آوردند و سر آن را روی یک **تَرازه** یا تیر افقی موقت بین دو گایِم یا دو گُفلِه در عقب جهاز می‌گذاشتند. با مهار کردن موقت سر دول روی تَرازه کم‌کم انتهای دول را از ماشُوِه جدا کرده و به روی سطحه بالا می‌کشیدند. حالا دول کاملاً روی جهاز آمده بود و باید آن را با گذاشتن انتهای آن در **فِلس** برپا می‌کردند. این کار هم با بالاتر بردن سرِ دول روی ترازه و بستن حشاشی‌هایی به سر آن و کشیدن از سوی دیگر جهاز انجام می‌شد. وقتی انتهای دول به **جالی** وارد می‌شد، چند نفر جاشو به درون **خَن** می‌رفتند و سعی می‌کردند با کشیدن و جابه‌جا کردن **سیج**، یعنی زبانهٔ انتهای دول، آن را به جای سیچ که در فِلس بود، وارد کنند. دول را به جلو مایل می‌کردند تا به **سُوار دول** که سُواری کلفت‌تر و محکم‌تر از دیگر سوارهاست، تکیه کند. با قرار گرفتن دول در فِلس، بندهای مهار آن مانند **بیوارد** و **عمرانی** را به اطراف عرشه می‌بستند. اگر کشتی دارای دو دکل بود یعنی **دول قلمی** هم داشت، آن را هم به روی عرشه می‌آوردند و در فِلس خودش که روی سطحه و زیر نیم بود، نصب می‌کردند. با حاضر شدن دول‌ها **پَروندها** را هم به کشتی می‌آوردند و پس از نصب **حَلج**، که حلقه‌ای از مجموعهٔ **گِرهاف‌ها**ست، پَروند را به دول می‌بستند. اوزال‌ها را که در ساحل دوخته و حاضر کرده بودند لوله می‌کردند و هرکدام را بر دوش یک ردیف از جاشوان تا ماشُوِه می‌آوردند و با آن به کشتی می‌رساندند. بستن اوزال‌ها به پَروند و پَرونِد قلمی هم انجام می‌شد.

حالا کشتی آمادهٔ دریانوردی بود. ناخدا و دیگران رهاوردهای گوران را در کشتی می‌گذاشتند. رهاوردهای گوران معمولاً میگو، ماهی بیاه، ماهی گاریز، کشک و روغن حیوانی از گاو بود که آن را روغن خَش یعنی روغن خوش می‌گفتند. در گوران و جزیرهٔ قشم وضع دامداری بهتر از بندر کنگ بود و در آن‌جا کشک و روغن خَش به دست می‌آمد. با برافراشتن بادبان‌ها از طریق

معبر خوریات از گوران به طرف باسیتو (باسعیدو) در انتهای غربی جزیرهٔ قشم می‌رفتند. در باسعیدو گَربه‌ها یا مشک‌های آب و نیز **تینکی** یا مخزن آب را پر می‌کردند. پس از رسیدن به کنگ یک هفته در آن‌جا می‌ماندند و به آخرین کارهای پیش از سفر گَپ می‌پرداختند.

آغاز سفر گپ

سفر گَپ سه مسیر کلی داشت: سفر به هند و بازگشت، سفر به آفریقا و بازگشت و سفر به هند و بعد آفریقا و سپس بازگشت. فصل سفر گَپ بر اساس بادهای موسمی اقیانوس هند تنظیم می‌شد. در پایان تابستان، بادهای شمال شرقی در اقیانوس شروع می‌شد.

سفر هند

برای آغاز سفر، نخست ماسهٔ ساحلی را در خَن می‌ریختند تا گرانیگاه کشتی که تهی از بار بود پایین‌تر برود و تعادل بهتری داشته باشد. این ماسه را **تُعان** می‌نامند. بعد توشهٔ سفر گَپ را به کشتی می‌بردند. ناخدا و کارکنان وسایل شخصی خود را در صندوق‌های کوچکی در کشتی بار می‌زدند. روز آخر، با برداشتن مقداری حلوای محلی به‌سوی بصره یا قُصبه و آبادان حرکت می‌کردند. ناخدا پیش از حرکت مبلغی از سهم جاشوها را به عنوان سَلَف یا پولِ پیش به آنان می‌داد تا توشهٔ راه و چیزهای مورد نیاز خود را بخرند. بعضی از جاشوها با خرید کالاهای کمی در مبدأ یا بندرهای سر راه و فروش آن در مقصد، تجارت کوچکی هم می‌کردند و درآمدی جزیی به دست می‌آوردند.

در طول راه، توقفی در بندرهای کوچک و بزرگ سر راه نداشتند، مگر این‌که طوفانی پیش می‌آمد یا به خاطر نقص فنی مجبور به رفتن به بندر می‌شدند. با رسیدن به دهانهٔ شط‌العرب منتظر می‌ماندند تا یدک‌کشِ ادارهٔ بندر بصره بیاید و آن‌ها را از گذرگاه‌های مَصَب اروندرود بگذراند و به

نزدیک شهر برساند. معمولاً در بندر پهلو نمی‌گرفتند بلکه در میان آب لنگر می‌انداختند و با ماشُوه به ساحل می‌رفتند. پس از لنگر انداختن، کشتی **خِذِر** می‌شد یعنی **دول** را برمی‌داشتند و روی کشتی می‌خواباندند. سپس جاشوان به شستن کشتی با آب شیرین شط‌العرب می‌پرداختند.

برداشتن دول که در اصل تنهٔ درخت بزرگ و سنگینی است به نظر بسیار مشکل می‌آید، اما با توجه به نحوهٔ قرار گرفتن آن در فِلس کار چندان مشکلی نیست. برای این کار نخست بادبان و طناب‌های پَروند را باز می‌کردند و آن را پایین می‌آوردند و بعد پَروند را به کنار کشتی آویزان می‌کردند تا دست‌وپاگیر نباشد. بعد بندهای نگهدارندهٔ دول مثل بیوارد و عمرانی را باز می‌کردند. آن‌گاه با کشیدن دول به سمت عقب با استفاده از **بُرنَده** و **بَسه**، وضع آن را در فِلس تغییر می‌دادند. در این حالت، دول رو به عقب کشتی قرار می‌گرفت و بر لبهٔ عقب جالی تکیه می‌کرد. در این حالت بیرون کشیدن دول با نیروی بدنی جاشوان راحت‌تر بود و کم‌کم آن را از فِلس و جالی بیرون می‌آوردند. بعد دول را به ترازه که تیری موقتی بین دو گایِم بود، تکیه می‌دادند و انتهای آن را از خن درمی‌آوردند و روی سطحه می‌گذاشتند.

در جریان همین کارها تُعان یا ماسه‌های توی خن را هم به آب می‌ریختند. از اینجا به بعد چون در خَن بار می‌گذاشتند دیگر به ماسه احتیاجی نبود و همان بارها کار تُعان را می‌کرد. پس ماسه‌ها را خالی می‌کردند، اما این کار دور از چشم مأمورانِ محل صورت می‌گرفت چون خلاف مقررات بندر بود و جریمه داشت. ناخدا هم پس از پایان کارهای اداری و گمرکی مربوط به ورود کشتی به بندر به سراغ فروشندگان و واسطه‌های خرما می‌رفت و کار خرید خرما شروع می‌شد. برای سفر به هند، خرمای زاهدی را که در هند مشتری داشت بار می‌زدند. هندی‌ها این خرما را بیشتر برای عرق‌کشی

می‌خریدند. خرماهای خریداری‌شده را در زنبیل‌هایی از برگ نخل به نام **پَری** می‌ریختند. واحد مقدار خرما گَله است که دو تای آن یک مَن بصره یعنی ۷۵ کیلو است. هر پَری یک گَلهِ خرما می‌گیرد. پَری‌ها را در خَن یا انبار اصلی کشتی می‌چیدند.

پیش از حرکت، ناخدا می‌داد کشتی را رنگ بزنند. **ساطور**، سه نوار سیاه و سفید روی **دول**، **کانه**، **سیان‌ها** و **زولی‌ها** و اطراف کشتی و هرجا که سیاه و سفید بود رنگ تازه می‌خورد. کشتی پس از شستن و رنگ‌شدن جلوه‌ای تازه می‌گرفت. مثلی در خلیج فارس رایج است که می‌گوید «دختر را در عروسی‌ها و کشتی را در بصره پسند مکن» که اشاره دارد به آرایش دخترها در روزهای جشن عروسی و رنگ خوردن و نو به نظر رسیدن کشتی در بصره. با تمیز شدن و زیبا شدن کشتی و برپاکردن دوبارهٔ دول و بار زدن خرماها کشتی با یدک‌کش به نزدیکی فاو می‌آمد.

با گذشتن از مقابل فاو که آخرین پاسگاه عراق در آن‌جا بود، بادبان می‌افراشتند و با گذشتن از مقابل جزیرهٔ خارک و بندر گناوه و جزیرهٔ کیش و منطقهٔ پُرموج مُطاف، تا می‌شد بی‌توقف به بندر کنگ بازمی‌گشتند و رهاوردهای سفر به آبادان یا بصره را به خانواده‌های خود می‌دادند. این رهاوردها معمولاً میوه‌هایی مثل خربزه و انار و هندوانه و انواع مرغوب خرما مانند خرمای سَمْران، خرمای خَضراوی، خرمای گِنتار، خرمای دِیری، خرمای حَلاوی و خرمای بَرهی بود. سخت بودن عبور از منطقهٔ مُطاف که در آن خطر آسیب دیدن و غرق شدن کشتی‌ها زیاد بود، باعث شد که مثلی در جنوب ایران رایج شود به این



۹۲. یک پری خرما. از مجموعهٔ ناخدا عبدالرحمن بابو.

مضمون که ناخدایی که دید همسرش به گربهٔ خانه خرما می‌دهد به او گفت:
«موج مُطاف نخوردی، خرما به گربه دادی؟»

پس از این توقف کوتاه در بندر کنگ از تنگهٔ هرمز به سوی ساحل بلوچستان می‌راندند. اگر کاری نبود، توقفی در چابهار و گُوادِر و کراچی نداشتند. از کراچی به خُرمیون یا پوربندر گُجَرات (به قول ابن‌ماجد و دیگر نویسندگان عربی‌زبان جوزَرات) و از آن‌جا به بمبئی می‌رفتند.

از بمبئی که راه می‌افتادند از مقابل شهر ساحلی گُوا می‌گذشتند و بعد به بندرهای ناحیهٔ ملیبار (مالابار) یعنی کالیکوت و مَنقَرور (مانگالور) و آخر هم کوچی (کوچین) شهری بندری در جنوب شبه‌جزیرهٔ دَکَن و ایالت کرالای فعلی می‌رسیدند. دریانوردان و بازرگانان در کالیکوت به تجارت‌خانه‌هایی که در آن شهر بود می‌رفتند.

در این تجارت‌خانه‌ها علاوه بر کارهای تجاری و خرید و فروش کالا، امکان اقامت و استراحت نیز وجود داشت. دریانوردان بندر کنگ بیشتر به تجارت‌خانهٔ بَررامی می‌رفتند که تا امروز نیز در آن شهر دایر است. در شهر ساحلی بیپور در جنوب کالیکوت، کشتی‌سازی رواج داشت و گاه ناخدایان و بازرگانان در آن‌جا ساختن بومی را سفارش می‌دادند. بوم محمدی که از بزرگترین بوم‌ها بوده در سال ۱۹۱۵ در این شهر به سفارش کویتی‌ها ساخته شد. کوچین از بندرگاه‌های پررفت‌وآمد در اقیانوس هند بوده است و آثار زیادی از پرتغالی‌ها و هلندی‌ها در آن دیده می‌شود. این بندر به پایتخت ادویهٔ جهان معروف بود و دریانوردان از آن‌جا فلفل و دیگر ادویه‌ها را می‌خریدند و برای تجارت به خلیج فارس می‌آوردند.

برخی از دریانوردان بندر کنگ از سفرهایی به کُلُمبو در سیلان (سریلانکای امروزی) یاد می‌کنند اما در سال‌های آخر، دورتر رفتن از کوچین رایج نبود، گرچه در کتاب‌های قرن‌های پیشین سخن از سفر دریایی از خلیج فارس و



۹۳. بندرگاه بیپور در نزدیکی کالیکوت.

سواحل عمان تا سیلان و سوماترا و حتی بندر کانتون (گوانگ‌ژو) در چین هم هست.

مال‌التجاره‌ای که از هند می‌خریدند و به نقاط دیگر می‌بردند بیشتر ادویه ـ به‌ویژه فلفل ـ و چوب ساج و چوب جنگلی، حلوای هندی، پارچه، و سفال‌های سقف یا کاپریل بود. تا سال ۱۹۴۷ هند مستعمرهٔ بریتانیا بود و در بازارهای آن کالاهای بریتانیایی هم یافت می‌شد. در خانه‌های اهالی جنوب ایران هنوز گرامافون‌های کوکی قدیمی ساخت انگلیس یا ژاپن و چراغ‌های پایه‌دار نفتی و دیگر کالاهایی از این دست دیده می‌شود که یادگار دورهٔ تجارت دریایی با هند است. ساختن مدل‌های کوچک بوم و دیگر جهازها هم در کالیکوت و اطراف آن رایج بود و دریانوردان از این مدل‌ها هم برای فروش به دوستداران یا برای نگهداری در خانهٔ خود می‌خریدند و می‌آوردند. وسایل دریانوردی مثل **تِبدال** (مسافت‌سنج) و **نقشه** و **قطب‌نما** و **سِکستان** و *کتاب جدول‌های نجومی نوری* هم مشتری خود را بین ناخدایان و معلمان داشت و در بندرهای هند خریده می‌شد.

بعضی از ناخدایان و جاشوها اگر توان مالی داشتند، در هند همسری

اختیار می‌کردند. این کار با پول دادن به واسطه‌هایی انجام می‌شد و واسطه دختری را برای ناخدا پیدا می‌کرد. در حدود شصت سال پیش، اجرت واسطه دو روپیه و خرجی همسر روزی یک روپیه بود. این رسم گرچه بسیار رایج بود اما همهٔ ناخداها به آن نمی‌پرداختند و عده‌ای این کار را غیراخلاقی می‌دانستند. البته بیشتر این شوهران خرجی یک سال زن‌ها را از قرار روزی یک روپیه می‌پرداختند و برخی از آنان هر سال به همسران هندی خود سر می‌زدند.

توقف در هند تا زمانی که بادهای موسمی از شمال شرقی به جنوب غربی جهت عوض می‌کرد، ادامه داشت. پس از آن با کشتی‌های پر از چوب‌های جنگلی و ساج و کالاهای ژاپنی و اروپایی و ادویه و پارچه و دیگر مصنوعات هندی به راه می‌افتادند و پیش از آغاز فصل گرما یا کمی پس از آن به خلیج فارس و بندر کنگ باز می‌گشتند.

اگر ناخدایی به هر دلیل در بازگشت تأخیر یا تعلّل می‌کرد مجبور بود تا پایان **مانسون** یا دورهٔ توفان‌های موسمی در هند بماند و سال بعد به کنگ باز گردد. در این حالت می‌گفتند که او **تُواحی** شده است.

سفر افریقا

برای سفر به آفریقا نیز مانند سفر هند، ابتدا به شط‌العرب و بصره می‌رفتند تا خرمای سایِر را که در مُکَلا و عدن و سومالی خواهان داشت بخرند و بار بزنند.

سپس به سمت تنگهٔ هرمز می‌راندند و در جهت جنوب شرقی به سمت مسقط می‌رفتند. پس از رسیدن به مسقط از رأس‌الحد می‌گذشتند. از این‌جا به بعد باد موسمی شمال شرقی که در آن نواحی بین دریانوردان به باد **اَزیَب** معروف است کشتی را به سمت جنوب می‌راند. اغلب برای برداشتن آب توقفی در مسقط داشتند.

در برخی سفرها به خلیج عدن و بندر عدن می‌رفتند. عدن در سال‌های پیش از استقلال یمن در دست بریتانیا بود و در بازارهای آن کالاهایی از نقاط مختلف پیدا می‌شد که برای تجارت در بندرهای آفریقا به کار می‌آمد.

در عمان و یمن و سومالی گاه مُرّ و کُندُر می‌خریدند. مُر را مرباط هم می‌گویند که نام بندری در عمان هم هست. کُندُر را کُندُروک هم می‌نامند. بعضی کشتی‌ها از مُکَلا و یمن مسافرانی برای رفتن به بندرهای کنیا و زنگبار می‌گرفتند و درآمدی اضافی به دست می‌آوردند. از آن‌جا، درحالی‌که جزیرهٔ سُقُطره را در سمت چپ و ساحل آفریقا را سمت راست می‌گذاشتند از نوک شاخ آفریقا یا رأس عَصِر می‌گذشتند. رأس عَصِر در کتاب سلیمان مهری جردافون نامیده شده است و در زبان‌های اروپایی آن را گواردافویی (Guardafui) می‌نامند. اقتداری این نام را از ریشهٔ فارسی و مرکب از «گرد» و «فو» دانسته و از آن‌جا که گویا فو در جنوب ایران نام نوعی کوزهٔ بلند است، نتیجه گرفته که در آن ناحیه گردبادهایی آب دریا را به صورت کوزهٔ فو به هوا بلند می‌کند. اما در هیچ‌یک از مصاحبه‌هایی که خود داشتم و کتاب‌ها و متن‌های مربوط به آن ناحیه، از این ویژگی ذکری نشده است.

سپس به منطقهٔ بنادر یا ساحل سومالی می‌رسیدند. روشن است که واژهٔ بنادر جمع عربی واژهٔ بندر فارسی است و این نام از روزگار کهن بر ساحل اقیانوس هند در سومالی گفته می‌شد. در طول ساحل آفریقا، که به بنادر معروف است، آب نیست و بندر مناسبی ندارد و توقف در شهرها و دهات ساحلی آن چندان دلپذیر و حتی امن نیست. بندرهای ساحل سومالی مانند مُقادیشو (موگادیشو) و کیسمایو نیز گاه ایستگاهی برای جهازات ایرانی و عرب بود.

اگر توقفی می‌کردند، از این سواحل به‌ویژه در رأس‌حافون اغلب نمک بار می‌زدند که در مومباسا برای تقویت خاک کشاورزی خریدار داشت. منطقهٔ

بنادر یا ساحل سومالی سراسر از پهنه‌های شن پوشیده شده است و در گذشته همچون اکنون کم‌جمعیت و فقیر بود و از نظر تجاری مورد توجه ناخدایان و دریانوردان نبود.

رسیدن به شهرهای ساحلی کنیا و زنگبار هدف اصلی سفر گَپ آفریقا بود. این ناحیه را اهالی خلیج فارس سواحل می‌نامند و واژهٔ سواحلی که در زبان‌های اروپایی به اهالی و زبان این منطقه گفته می‌شود از همین نام آمده است. با نزدیک شدن به بندرهای کنیا مانند لامو و بَمباسه (مومباسا) وضع ساحل دگرگون می‌شد و درخت و سرسبزی به چشم می‌خورد. در این بندرهای ساحلی آفریقای سبز، پس از فروختن خرما و نمک به تهیه و خرید چوب به‌ویژه چوب چَندل می‌پرداختند.

چوب چندل، یا صندل، چوبی است که در ساختمان‌سازی در خانه‌های سنتی بندر کنگ و دیگر نقاط جنوب ایران و نیز کویت و عربستان به کار می‌رفت و خواستار فراوان داشت. هنوز در سقف خانه‌هایی در جنوب ایران تیرهای سیاه‌رنگ و مقاوم چندل دیده می‌شود که گاه عمر آن‌ها به بیش از پنجاه سال می‌رسد. این چوب از درختی شبیه به گیاه مانگرو یا حرا است که در برخی نقاط ساحل جنوبی ایران دیده می‌شود ولی از آن محکم‌تر و کلفت‌تر است. نام علمی خانواده این چوب (Rhizophora) است. بر خلاف نامش نباید آن را با درخت صندل با نام علمی (Santalum album) که چوبی معطر است اشتباه کرد.



۹۴. دریانوردان بندر کنگ
مامور دورهٔ استعمار انگل
در مومباسا، ۱۹۶۲ میلا

درخت چندل در مرداب‌ها و حاشیه جنگل‌های ساحلی آفریقا به‌ویژه در کشور کنیا و تانزانیا و دلتای رود روفیجی می‌روید. در افریقای شرقی و به

زبان سواحلی این شاخه‌ها را بوریتی می‌نامند که شاید در «بُریدن» فارسی ریشه داشته باشد.

چوب چندل در اعماق مرداب‌ها و جنگل‌های انبوه آفریقایی می‌روید و بریدن بوریتی و آوردن آن به بندر یا کنار کشتی کار هر کسی نبود و ناخدایان افراد بومی اهل محل را برای تهیه چوب استخدام می‌کردند تا از جنگل‌ها چوب ببرند و به کشتی بیاورند. کارگران محلی با آشنایی به محل با پای برهنه در گل و لای مرداب‌های این ناحیه می‌رفتند و در هوای گرم و بسیار مرطوب به زدن یا بریدن شاخه‌های چندل می‌پرداختند. این کارگران محلی افراد قبیله‌های شرق آفریقا بودند و بنا به سنت در طول چند روزی که برای بریدن و جمع‌آوری و بارزدن برای کشتی کار می‌کردند غذای خود را نیز از غذای کشتی می‌خوردند و حتی شب‌ها در همان کشتی می‌خوابیدند. برخی کارگران محلی بچه‌ها و اقوام خود را نیز به کشتی می‌آوردند تا از غذای کشتی بخورند.

تیرهای چوب چندل را در دسته‌های بیست‌تایی که آن را **کوری** می‌گفتند می‌بستند و به کشتی می‌آوردند. مامور بندر، که در پنجاه ـ شصت سال گذشته از افسران جزء انگلیسی بود، با چکش مخصوصی این دسته‌ها را انگ می‌زد و در دفتر بندر و بارنامه کشتی می‌نوشت. البته بودند ناخدایان و تاجرانی که دور از چشم ماموران انگلیسی و با تبانی با ماموران محلی دسته‌های بیشتری از چوب چندل را به کشتی می‌آوردند.

جزیرهٔ زنگبار و بندر دارالسلام در تانزانیای کنونی مقصد بعدی و اغلب نهایی دریانوردان ایرانی و عرب بود. آنان پیش از رسیدن به زنگبار به جزیرهٔ پمبا می‌رسیدند. جزیرهٔ پمبا نزد این دریانوردان به جزیرةالخضراء معروف بود.

محصول اصلی پمبا میخک (Syzygium aromaticum) است که در بندر کنگ به آن کارانفیل (قَرَنفُل) می‌گویند.

اما جزیرهٔ زنگبار گل سرسبد بندرهای شرق آفریقا بود و رسیدن به آن برای بیشتر ناخدایان پایان سفر گپ آفریقا بود. تاجران و دریانوردان از بندرهای هند و خلیج فارس و اروپا به آنجا می‌آمدند و کالاهای خود را معامله می‌کردند. علاوه بر میوه‌های محلی مانند لیمو و انبه و دیگر میوه‌های



۹۵. بار زدن بوریتی یا تیرهای چندل. (عکس از کتاب آلن ویلییرز).

استوایی، کالاهایی از هند و ژاپن و اروپا هم در آن یافت می‌شد. صندوق‌های چوبی ساخت هند، خنجرهای عمانی با دسته‌ای از شاخ کرگدن، پارچه‌های ژاپنی و قالی ایرانی در کنار هم عرضه می‌شد. برخی زنان و دختران محلی هم آماده بودند که به عقد دریانوردان درآیند و درآمدی کسب کنند.

جاشوها که در طول سفر زنبیل و قفس مرغ و دیگر اشیای حصیری درست کرده بودند، آن‌ها را در زنگبار می‌فروختند. همچنین آنان کالاهایی را که از عدن یا از هند خریده بودند عرضه می‌کردند و سود ناچیزی می‌بردند. سودی که از این معاملات کوچک می‌بردند به خود آنان تعلق داشت و در محاسبهٔ درآمد کشتی در نظر گرفته نمی‌شد.

از جاهای دیدنی شهر محلهٔ سنگی و بنای بیت‌العجایب بود. زنگبار و جزیرهٔ پمبا که نزدیک آن است تا سال ۱۸۹۶ زیر حکومت سلطان عمان بود و بنای معروف به بیت‌العجایب یادگار آن دوره است.

بیت‌العجایب را در سال ۱۸۸۳ میلادی به دستور سلطانِ آن زمانِ زنگبار یعنی برغَش‌بن‌سعید ساختند. طرح ساختمان آن بیشتر غربی به نظر می‌رسد و گویا مهندسی انگلیسی آن را طراحی کرده است. از عجایب آن داشتن برق و بالابر (آسانسور) بوده است. دو قبضه توپ برنزی پرتغالی هم در آن هست که هدیهٔ شاه عباس به سلطان عمان پس از شکست دادن پرتغالی‌ها بود.

پس از زنگبار و دارالسلام، گاهی برخی ناخدایان تا منطقهٔ سیمبارانگه در نزدیکی دلتای رود روفیجی در کشور تانزانیای امروزی می‌رفتند. دریانوردان بندر کنگ به این ناحیه سیمبارانگه یا سمبارانگه می‌گفتند که گویا در زبان سواحلی به معنی سرزمین شیر است. نام کامل آن در منابع رسمی دولتی تانزانیا رأس سیمبا اورانگا (Ras Simba Uranga) است. در سیمبارانگه چوب چَندل فراوان بود هرچند آب و هوا و محیط بسیار نامناسبی داشت و از



۹۶. بیت‌العجایب در اوائل قرن بیستم

نظر وفور کالاها و دیگر امکانات هیچ با زنگبار و دارالسلام برابری نمی‌کرد. سیمبارانگه حالت خوبی نداشت و ندارد: وقتی هوا آرام بود، در طول روز آفتاب بسیار سوزان و مزاحم بود و نزدیک غروب پشه‌های سیمبارانگه مثل تودهٔ ملخ بر سر و روی دریانوردان حمله می‌بردند و هیچ کاری نمی‌توانست آنها را دور کند. وقتی هم که هوا خراب بود، باران سخت مانند شلاق بر سر و روی آدم می‌بارید. مرداب‌ها و رودخانهٔ روفیجی گل‌آلود بود و اگر از کشتی به ساحل می‌رفتید تا نزدیک کمر در این گل‌ولای تیره‌رنگ جنگلی فرومی‌رفتید.

با این‌همه وفور بوریتی یا چوب چَندل دریانوردان ایرانی و عرب را به این ناحیه می‌کشید. چَندل سیمبارانگه مرغوب‌تر از چَندلی بود که در لامو و مومباسا به دست می‌آمد. ناخدایان باتجربه با نگاهی به دسته‌های چوب چَندل می‌فهمیدند که از کجاست: چَندل لامو و مومباسا را با اره می‌بریدند و چَندل سیمبارانگه را با قمه می‌زدند و نگاهی به انتهای دسته‌های چَندل گویای محل برداشت آن بود.



۹۷. بندرگاه زنگبار در سال ۱۹۰۲ میلادی.

برخی تاجران و ناخدایان، به گفتهٔ خودشان، تا موسمبیک (موزامبیک) نیز پیش می‌رفتند اما گویا کسی از ناخدایان ایرانی و عرب و هندی از آن‌جا فراتر نمی‌رفت و از رفتن دریانوردان خلیج فارس به طرف دماغهٔ امید نیک و بندرهای کشور آفریقای جنوبی کنونی و دور زدن قارهٔ آفریقا تا اقیانوس اطلس که در گذشته‌ها آن را دریای تاریکی می‌نامیدند، سخنی نیست.

موزامبیک را در گذشته و در منابع فارسی و عربی سُفاله می‌نامیدند. با آن‌که در بندر کنگ سُفاله نام آشنایی نیست اما آوردن نام عربی سفالة‌الزنج در کتاب‌ها نشان می‌دهد که در گذشته‌های دورتر دریانوردان عرب یا ایرانی به نقاطی دورتر و جنوبی‌تر از دارالسلام و دلتای روفیجی نیز می‌رفته‌اند. در کتاب بزرگ بن شهریار رامهرمزی نامی از ناخدایی به نام اسماعیلو آمده که باد کشتی او را به سُفاله می‌برد. در موزامبیک، استانی به نام سوفالا هست که مرکز آن نیز سوفالا نام دارد [۵۳] و به نظر می‌رسد این نام از همان عبارت سفالة‌الزنج گرفته شده و یادگار دریانوردان عرب و ایرانی است. دربارهٔ معنی و دلیل این نام‌گذاری از لغتنامهٔ دهخدا برمی‌آید که در کتب جغرافی و دریانوردی اصطلاح **سفالة‌الریح** به معنی طرفی که باد به آن می‌رود، یا

به انگلیسی (Leeward)، در مقابل **علاوةالریح** به معنی طرفی که از آن باد می‌آید، یا به انگلیسی (Windward)، رایج بوده است و نام سفالةالزنج ممکن است به معنی جایی آن طرف ناحیهٔ زنگ باشد که باد به آن می‌رود. بادی که کشتی را به زنگ می‌برد باد موسمی شمال شرقی یا همان باد اَزیَب بود و بنابراین سفالةالزنج باید در جنوب دارالسلام باشد که شاید منظور همان موزامبیک است.

گمان دیگری که دربارهٔ نام این شهر هست آن است که سُفاله در عربی به معنی سرزمین پست است که باز هم با وضع زمین‌های ناحیهٔ موزامبیک مطابقت دارد.

بعضی‌ها در چند ماهی که در زنگبار و دیگر نقاط آفریقا می‌ماندند به فراگرفتن زبان سواحلی می‌پرداختند. با این کار، دریانوردانی که هر سال به آن‌جا می‌رفتند معلوماتی در این زبان کسب می‌کردند و می‌توانستند با اهالی به زبان آنان صحبت کنند. مطرب‌ها و نَهمه‌خوان‌ها هم با موسیقی آفریقایی آشنا می‌شدند و با یاد گرفتن نغمه‌های آفریقایی آن‌ها را در بازگشت به سرزمین خود همراه با موسیقی خودشان اجرا می‌کردند.

ناخدایان پس از چند ماه که در بندرهای شرقی آفریقا به تجارت و تعمیر کشتی و تفریح و ازدواج و غیره می‌پرداختند با تغییر هوا و نشانه‌های بادهای موسمی جنوب غربی آمادهٔ حرکت و بازگشت می‌شدند. برخی ناخدایان با هم قرار می‌گذاشتند و کشتی‌های خود را همراه هم راه می‌انداختند و به‌اصطلاح به حالت **سَنگار**، یعنی به صورت کاروان و همراه یکدیگر، به‌سوی خلیج فارس حرکت می‌کردند. باد مساعد جنوب‌غربی آنها را از کنار ساحل قارهٔ آفریقا به سمت شمال و شبه‌جزیرهٔ عربستان و خلیج فارس می‌راند. با شوقی که برای رسیدن به سرزمین آباء و اجدادی خود داشتند، توقف چندانی در شهرها و بندرهای آفریقا نمی‌کردند. گاه در عدن و مسقط توقفی



۹۸. بوم ایرانی در برابر قلعهٔ عیسی در لنگرگاه مومباسا، سال ۱۹۷۲. (عکس از کتاب هاکینز).

می‌کردند تا شاید بخشی از تیرهای چَندل را بفروشند اما مطمئن بودند که در کرانه‌های شمال و جنوب خلیج فارس مشتریان تیر چَندل منتظرند.

از دماغهٔ رأس‌الحد که می‌گذشتند دیگر خود را در ناحیهٔ خودشان و خلیج فارس می‌دیدند. با رسیدن به بندر کنگ مراسم رِزیف و دیدار دوستان و آشنایان و خانواده در انتظارشان بود. ره‌آوردهای سفر را بین آنان تقسیم می‌کردند و کشتی را به گوران در قشم می‌بردند تا برای سفر گَپ سال بعد آماده شود و تابستان یا دورهٔ **گُفال** را در بندر کنگ می‌گذراندند.

سفر هند و آفریقا

سفر هند و آفریقا ترکیبی از دو سفر پیش‌گفته بود و طولانی‌ترین سفر دریایی دریانوردان خلیج فارس به شمار می‌آمد. در این سفر پس از فروش خرمای خلیج فارس و دیگر کالاها در بنادر ساحل مالابار، علاوه بر پارچه و ادویهٔ هندی مقدار زیادی قطعات سفالی ویژهٔ پوشش سقف معروف به کاپریل را در کالیکوت بار می‌زدند. کاپریل احتمالاً نام تجارتی این قطعات سفالی بود که از خاک رُس مرغوب اطراف کالیکوت در کارخانه‌ای در همین شهر تولید می‌شد و در بندرها و شهرهای باران‌خیز آفریقا خریدار داشت.

دریانوردان پس از بارزدن کاپریل‌ها عرض اقیانوس هند را از شرق به غرب طی می‌کردند و به بنادر آفریقای شرقی مانند دارالسلام می‌رسیدند.

در گذر از هند به آفریقا، گاه از کنار جزیره‌های مالدیو می‌گذشتند. این جزیره‌ها را اهالی کنگ جزیره‌های زیبامحل می‌نامند. با توجه به این که ذیبةالمَهَل یکی از نام‌های عربی این جزیره‌هاست و مثلاً ابن‌بطوطه در کتاب *رحلهٔ* خود همین نام را آورده (فَوصلتُ بعدَ عشرة ایام الی جزایر ذیبةالمهل...) [۴]، می‌شود احتمال داد که ناخدایان کنگی با تغییری مالدیو را چنین نامیده باشند.

یک ویژگی سفر هند و آفریقا آن بود که دریانوردی در آن به سطح بالاتری از موقعیت‌یابی و ناوبری محتاج بود. ناخدایان باتجربه وقتی از خلیج فارس به آفریقا یا هند می‌رفتند چندان محتاج به‌کاربردن سِکستان و جدول نجومی و نقشه نبودند و با هدایت کشتی در دیدرس ساحل آن را به مقصد می‌رساندند. اما پیمودن عرض اقیانوس هند که طی آن تا چندین روز هیچ اثری از خشکی دیده نمی‌شود، کاربرد وسایل ناوبری را الزامی می‌کرد و به دانش دریانوردیِ بیشتری نیاز داشت.

دریانوردان ایرانی و کویتی که از خلیج فارس به هند و از آن‌جا به آفریقا می‌رفتند همیشه پس از پایان کارهای بازرگانی و تغییر جهت بادهای موسمی از کنار ساحل آفریقا به خلیج فارس باز می‌گشتند و پیمودن مسیر برگشت از آفریقا به هند برای آنان معمول نبود، اما دریانوردان هندی راهی را که آمده بودند باز می‌گشتند.

یک روز در دریا

زندگی و فعالیت در کشتی در روزهای طولانی سفر گَپ چگونه بود؟ این شرحی است از یک روز در دریا که از دریانوردان بندر کنگ شنیده‌ام و با مطالبی از کتاب *پسران سندباد* اثر آلن ویلییِرز نیز تلفیق کرده‌ام. ویلییرز



۹۹. یکی از جزیره‌های مالدیو

خود ماه‌ها در سال ۱۹۳۸ روی یک بوم کویتی از عمان تا دلتای روفیجی رفت و از همان مسیر به کویت بازگشت و از نگاه دریانوردی باتجربه، شرح این سفر را در کتاب بسیار خواندنی خود داده است.

روز دریانوردان پیش از دمیدن سپیدهٔ صبح با صدای اذان شروع می‌شد. یکی از جاشوها اذان صبح را می‌گفت و همهٔ آنان که در کشتی بودند با آبی که از دریا کشیده بودند وضو می‌گرفتند و نماز را به‌صورت شخصی و به اصطلاح فُرادی به‌جامی‌آوردند. هرکس دستار خود را جلوی خود می‌انداخت و آن را جانماز می‌کرد. بیشتر جاشوها فقیر بودند و قالیچه یا حصیری به عنوان جانماز همراه نداشتند. نماز صبح جای خاصی نداشت و هرکس هرجا که می‌خواست یا می‌توانست رو به قبله می‌ایستاد و نماز می‌گذاشت. طباخ یا آشپز زودتر از همهٔ کارکنان کشتی نمازش را تمام می‌کرد چون نگران در آمدنِ نانی بود که باید برای صبحانه می‌پخت.

با تمام شدن نماز، وقت خوردن صبحانه یا به قول مردم بندر کنگ **زَنگ** فرا می‌رسید. طباخ صبحانه را حاضر می‌کرد و با کمک **وُلید** به همهٔ کسانی

که در کشتی بودند می‌رساند. صبحانه معمولاً و اساساً فقط نان فطیری بود که طباخ همان صبح زود می‌پخت. گاهی که مثلاً به خاطر دیدن خشکی یا رویدادی دیگر دلیلی برای جشن گرفتن و شادی پیش می‌آمد ممکن بود خرما یا کنجد هم به این نان افزوده شود. همراه نان، چای بسیار شیرین هم داده می‌شد. وُلید که همیشه در کنار طباخ و کمک‌دست او بود چای را در استکان‌هایی که زیر **نیم** نگه می‌داشتند می‌ریخت و به همه می‌داد. همهٔ کسانی که در کشتی بودند یک نوع صبحانه را می‌خوردند و فرقی بین صبحانهٔ ناخدا و کارکنان و مسافران نبود. برای صبحانه، سفره‌ای پهن نمی‌کردند و کار به‌سرعت تمام می‌شد.

پس از صبحانه، کار شروع می‌شد. اول به خالی کردن آبِ نشت‌کرده در خَن می‌پرداختند. از درزهای تخته‌های کشتی، بسته به کهنگی یا کیفیت ساختش، به درجات مختلف آب نشت می‌کند که در پایین‌ترین جای خَن یعنی چافتو جمع می‌شود. در سال‌های اخیر در کشتی وسیله‌ای به نام **سَلیفه** بود که از آن برای خالی کردن آب در دریا استفاده می‌کردند. سَلیفه، جعبه‌ای چوبی به شکل هرم ناقص بود که قاعدهٔ بزرگ آن باز بود و رو به بالا قرار داشت. دو لولهٔ بلند به دو طرف آن وصل بود. آن را روی عرشه طوری می‌گذاشتند که لوله‌ها عمود بر خط وسط کشتی باشد و دو سر آنها از دو طرف چپ و راستِ لبهٔ بدنه به طرف دریا قرار گیرد. جاشوها از توی خَن تا نزدیک سَلیفه صفی تشکیل می‌دادند و آب خَن را در سطل یا دَبه یا حلب‌های بیست لیتری روغن کنجد می‌کشیدند و دست‌به‌دست تا سَلیفه رد می‌کردند. با ریختن آب دَبه در جعبهٔ سَلیفه این آب از دو لولهٔ آن به دریا می‌ریخت.

پس از خالی کردن آب، هرکس به کار دیگری مشغول می‌شد. یکی دو نفر به طباخ در شکستن هیزم برای اجاق کمک می‌کردند یا گندم را برای

وعدهٔ بعدی نان‌پختن می‌کوبیدند و آرد می‌کردند. چند نفر به دوختن و وصله کردن بادبان‌ها می‌پرداختند. از کارهای رایج در کشتی بافتن **کَمبار** یا طناب از الیاف نارگیل بود. جاشوها در سایهٔ بادبان می‌نشستند و الیاف را می‌ریسیدند و تاب می‌دادند و طناب می‌ساختند. همهٔ این کارها زیر نظر سرهنگ که سرپرست جاشوها بود انجام می‌گرفت، گرچه خود او هم در کار شرکت داشت و کسی از او امر و نهی چندانی نمی‌شنید. کسانی که کار دیگری نداشتند در طول سفر با ریسمانِ ماهیگیری ماهی می‌گرفتند تا طباخ در وعدهٔ بعدی غذا به کار برد.

استاد نجار، که او را استاد یا گَلّاف می‌گویند، در کشتی همراه بود و او نیز به کارهای خود می‌پرداخت. کار او یا تعمیر کردن قطعات نیازمند تعمیر کشتی بود یا ساختنِ ماشُوِه یا کَتَر برای فروش در بندرهای مقصد. صدای کوبیدن تیشهٔ او بر چوب‌ها و تخته‌ها از صداهای همیشگی روزهای سفر روی دریا بود. این کارهای روزمره از پایان صبحانه تا هنگام غذای وسط روز، که به آن **چاشت** می‌گویند، در حدود چهار یا پنج ساعت طول می‌کشید.

علاوه بر این کارهای همیشگی، گاه نیاز به مشارکت در **خایُر کردن** بود. خایُر کردن یا باد عوض کردن گاهی لازم می‌آمد و در آن همه باید شرکت می‌کردند. خایر کردن به‌طور خلاصه آن است که جلوی پَروند را به داخل کشتی و به طرف دول می‌آوردند و با رها کردن بندها اوزال یا بادبان را به سمت دیگر می‌بردند و در عین حال پَروند را نیز به طرف دیگر دول می‌انداختند و دوباره اوزال را با بستن و مهار کردن بندهایش پُرباد می‌کردند. اگر باد در جهت مناسب بوزد گاه تا روزها خایُر لازم نیست. اما هنگامی که باد از سمت مقصد و از روبه‌رو می‌وزد، خایُر ضروری است. بابو در ذکر خاطرات دریانوردی‌اش اشاره کرده است که در باد شمال که تقریباً از غرب به شرق می‌وزد تا از بندر کنگ به بصره برسند گاه تا صد بار خایُر می‌کردند.

بالاکشیدن پَروند همراه با بادبان یا پایین آوردن آن نیز گاه پیش می‌آمد و در این کار هم همه شرکت می‌کردند. این کارها، یعنی بالا یا پایین بردن پَروند و همچنین خایُر کردن به نیروی بدنی زیادی نیاز داشت. جاشوان در حالی که زیر آفتاب و در هوای گرم عرق می‌ریختند دسته‌جمعی طناب‌های کَمبار را می‌کشیدند و برای هماهنگی آوازهای کار یا **نَهمه** می‌خواندند. نَهمه‌خوان‌های اصلی معمولا یک یا دو نفر بودند که شعرها را بلد بودند و دیگر جاشوان با تکرار بندهایی پاسخ آنان را می‌دادند. هنوز می‌توان نمونه‌هایی از این نَهمه‌ها را از نَهمه‌خوان‌های قدیمی، مانند محمدعلی کوشکی، در بندر کنگ شنید. جمع‌آوری این شعرها که اغلب به عربی بوده، لازم است چون دیگر این رسم که شاید از هزاران سال پیش رایج بود از میان رفته و به زودی فراموش می‌شود.

گاه هوا طوفانی می‌شد و برنامه‌های همیشگی را کمی به هم می‌زد. باد و باران زودگذر و شدید که در کنگ به آن **سَرّایه** می‌گویند چندان نگرانی نداشت و ناخدا با تنظیم یا عوض کردن بادبان با اوزال‌های کوچک‌تر مثل **میانی** یا **تَرکیت** آن را از سر می‌گذراند. بعضی وقت‌ها هم هوا بادهای ناگهانی و زودگذر اما پی‌درپی داشت که به آن **سایِبَه** می‌گفتند و باز هم ناخدا با دستور دادن به عوض کردن اوزال به مقابله با آن می‌رفت. اما گاه طوفانِ جدی و طولانی یا به گفتهٔ بندر کنگی‌ها **ضربه طوفان** پیش می‌آمد. ضربه طوفان گاه تا چند روز طول می‌کشید و در همان آغاز آن ناخدا دستور می‌داد تا کوچکترین اوزال یعنی تَرکیت را به جای **اوزالِ گپ** نصب کنند. اگر طوفان نگران‌کننده بود خیرات کردن خرما و دیگر خوراکی‌ها برای رهایی از طوفان کاری بود که انجام می‌شد. به گفتهٔ بابو، مقداری خرما را به آب می‌ریختند و صدقه می‌دادند تا از خطرها جلوگیری شود.

بعضی جاشوها در چنین هوایی مدعی دیدن **غراب شیطان** می‌شدند. غراب

در جنوب به کشتی‌های بخاری یا موتوری با بدنهٔ فلزی گفته می‌شود. آنان که مدعی هستند که غراب شیطان را دیده‌اند می‌گویند این کشتی بزرگ و عجیبی با چراغ‌های فراوان بود که شب‌ها ناگهان از درون مه و طوفان ظاهر می‌شد. گرچه هیچ‌کس تاکنون از غراب شیطان صدمه‌ای ندیده ولی تصور ظهور آن باعث وحشت می‌شد و آنان که این غراب را می‌دیدند با اذان گفتن و فریادهای بسم‌الله و دیگر دعاها سعی می‌کردند آن را دور کنند.

اگر به هر دلیل جاشویی به آب می‌افتاد ناخدا فوراً با گرداندن کشتی به سمت باد و نرم کردن یا رها کردن بادبان از سرعت آن می‌کاست و بعد چند جاشو **ماشُوِه** یا **کَتَر** را به آب می‌انداختند و با پارو زدن به نجات فردِ به دریا افتاده می‌رفتند. همه یا بیشتر جاشوان شنا می‌دانستند و به‌آب‌افتادگان نیز خود به سمت قایق نجات شنا می‌کردند.

گردباد دریایی که به آن **دولاب** می‌گویند گاه پیش می‌آمد. این پدیدهٔ کمیاب گاه در حوالی رأس‌الحد دیده می‌شد. برخورد با دولاب البته خطرناک است و ناخدایان از آن فاصله می‌گرفتند.

اگر کسی به هر دلیل در کشتی درمی‌گذشت، به رسم دریانوردان در سراسر جهان جنازهٔ او را به آب می‌انداختند. دریانوردان بندر کنگ معتقدند که اگر جنازه‌ای در کشتی باشد آن کشتی پیش نمی‌رود. پیش از به آب انداختن، جنازه را در پارچه یا حصیری می‌پیچیدند و بر او نماز می‌خواندند و سنگ یا جسم سنگینی را به پای جنازه می‌بستند و به دریا می‌انداختند.

در هوای مناسب و باد **وَلمه** یا باد **دوم**، بادبان کوچک دیگری به نام **گابیه** بر بالای **قُب** یعنی بالاترین نقطهٔ **دول** بر پا می‌شد. سه نفر از جاشوان باید به بالای دول می‌رفتند و تیر کوچکی به نام **دول گابیه** را با حلقه‌ای به دول اضافه می‌کردند. این تیر خود پَروند کوچکی داشت که گابیه را نگه می‌داشت.

گاهی که هوا **دوک** بود و دریا **سَلانی** یعنی باد نبود و کشتی درجا می‌ماند، ناخدا دستور می‌داد ماشُوِه را به آب بیاندازند و با طنابی به سینهٔ کشتی ببندند و چندین جاشو با پاروزدن در ماشُوِه کشتی را به جلو ببرند.

ظهرها ناخدا یا **معلم**، که ناخدایی است که فن موقعیت‌یابی و جهت‌یابی را می‌داند، به گرفتن **قیاس**، یعنی تعیین موقعیت، می‌پرداخت. در سال‌های آخر قیاس را با **سِکستان** می‌گرفتند و بعد با رجوع به جدول‌های نجومی در کتاب‌هایی مثل *کتاب نوری* موقعیت کشتی را روی نقشه تعیین می‌کردند. مختصات به‌دست‌آمده را در دفتر روزنامه می‌نوشتند. دفتر روزنامه از وسایل کار ناخدا بود و ناخدا هر روز حوادث مهم روز را در آن ثبت می‌کرد.

حدود پنج ساعت پس از صرف صبحانه یا **زنگ** و کار کردن در طول روز و پیش از ظهر، نوبت **چاشت** یا غذای میان‌روز می‌شد. طباخ غذایی را که اغلب با برنجِ پخته همراه بود تهیه می‌کرد. جاشوان سفره‌ای پهن می‌کردند. برنج پخته را با روغن حیوانی یا گاه با قطعات ماهی می‌خوردند. غذاخوردن در بوم مانند رسم غذاخوردن در بندر کنگ، با سکوت و کم‌حرفی همراه بود. هرکس از گوشهٔ **مجمعه** یا سینی مشترکی که غذا در آن بود لقمه‌ای با دست راست خود می‌گرفت و به آرامی در دهان می‌گذاشت. غذا خوردن زیاد طول نمی‌کشید و ظرف پنج شش دقیقه کار تمام بود و وُلِید با اِبریقی سر می‌رسید و اهل سفره دست و دهان را می‌شستند. تا نماز ظهر یا نماز پیشین کمی می‌خوابیدند. بعد نوبت نماز می‌شد و همه به نماز می‌ایستادند اما این نوبت هم نماز جماعت نبود و هرکس در هرجایی که می‌خواست رو به قبله نماز می‌خواند. با تمام شدنِ نماز، نوبت خواب بعدازظهر می‌شد. یکی دو ساعت خواب بود و بعد دوباره کارهای روزمره از سر گرفته می‌شد. در این میان، نماز پسین یا نماز عصر هم خوانده می‌شد.

دیدن جانداران دریایی هم از رویدادهای هر روزه بود. ماهی‌های پالی



۱۰۰. دو صفحه از دفتر روزانهٔ آقای عبدالرحمن بابو از سال ۱۳۳۶

یا ماهی‌های پرنده که از حملهٔ ماهی‌های شکارچی خود می‌گریختند در دسته‌های چندتایی و گاه صدتایی از آب بیرون می‌پریدند و با فاصلهٔ کمی از سطح آب تا چندین متر پرواز می‌کردند و دوباره به آب می‌افتادند. دسته‌های دلفین هم از مناظر رایج اقیانوس است. دلفین را در جنوب ایران **دِقس** می‌نامند.

وقتی دلفین‌ها در دسته‌های چندصدتایی برای شکار ماهی به گله‌های بزرگ ماهی برمی‌خوردند در اطراف کشتی تا چشم کار می‌کرد دلفین‌ها و جنب‌وجوش آن‌ها دیده می‌شد. گاه چندین دلفین همراه کشتی شنا می‌کردند و به بازی در اطراف کشتی می‌پرداختند. روزهایی وال یا نهنگ‌های



۱۰۱. دقس یا دلفین که کنار کشتی از آب بیرون پریده است.



۱۰۲. ماهی منتولی

بزرگ هم از آب بیرون می‌زدند و وقتی به آب می‌افتادند مانند انفجاری بزرگ آب را به اطراف می‌پاشیدند. وال را در بندر کنگ **وارم** می‌گویند. عنبر که ماده‌ای سبک و چرب است و از فضولات نوعی از وال معروف به ماهی عنبر است گاه روی آب دیده می‌شد که آن را جمع می‌کردند. عنبر پس از مدتی که می‌ماند عطر خاصی می‌دهد و آن را به عنوان مادهٔ معطر می‌فروشند.

نوعی شمشیرماهی که نوکِ تیز و نیزه‌مانندی دارد نیز در آب‌ها دیده می‌شد. این ماهی را ماهی **منتولی** می‌نامند و برخی دریانوردان معتقدند که این ماهی نوک‌تیز خود را به بدنهٔ کشتی می‌زند و گاه نوک آن می‌شکند و در بدنه باقی می‌ماند.

ناخدایان و جاشوهای باتجربه از دیدن انواع پرندگان یا گیاهان دریایی که بر سطح آب شناور بود، حدس می‌زدند که تا خشکی چقدر راه دارند.

نزدیک غروب آفتاب، که بندر کنگی‌ها به آن **زردهٔ روز** می‌گویند، کارهای روزانه تعطیل می‌شد و طباخ غذای شب یا به قول اهالی بندر کنگ **شوم** (شام) را حاضر می‌کرد. مردم بندر کنگ شوم را پس از نماز مغرب می‌خورند اما در دریا پیش از غروب و تاریکی هوا چنین می‌کنند. شوم معمولا برنج و ماهی پخته یا برنج و دال‌عدس بود که با ادویهٔ هندی به صورت خورش



۱۰۳. عنبرماهی

درآمده بود.

پس از شوم، وقت نماز شوم یا مغرب فرامی‌رسید. خواندن نماز در هر شرایطی انجام می‌شد اما نماز شوم که حتماً به‌جماعت خوانده می‌شود چه در دریا و چه در خشکی از مهم‌ترین کارهای اجتماعی اهالی بندر کنگ است.

پس از نماز شوم، چای می‌خوردند و اگر کسی اهل قلیان بود قلیانی می‌کشید و کم‌کم وقت نماز عشاء یا به قول بندر کنگی‌ها نماز خفتن می‌شد. پیش از خوابیدن گاهی **سالِفه** می‌گفتند، یعنی جاشوها و ناخدا داستان‌هایی از سفرهای پیشین تعریف می‌کردند یا اگر ناخدا سواد داشت از کتابی شعری یا داستانی برای دیگران می‌خواند. گاهی هم **گَپوس‌زن** نوایی ساز می‌کرد.

کم‌کم هوا تاریک می‌شد و **سُکّانی** چرخ فرمان را در دست داشت و نور ضعیفی از فانوس قطب‌نما به صورتش می‌تابید، هرکس به گوشهٔ همیشگی خود می‌رفت و می‌خوابید. معمولاً در بوم به‌جز ناخدا کسی جای خواب مخصوصی نداشت و جاشوان روی بارها یا طناب‌ها، روی عرشه یا زیر نیم و گاه اگر جا بود توی خَن می‌خوابیدند. با اذان سحر، روز دیگری از نو شروع می‌شد.

در روزهای پایانی سفر بالاخره ناخدا یا معلم با قیاس‌گیری و از روی

شواهدِ دیگر، نزدیک‌شدن به خشکی را خبر می‌داد. **پَنجَری**، یعنی جاشوی دیده‌بان به بالای دکل می‌رفت تا خشکی را ببیند. یکی از جاشوها هم **بُلت** می‌انداخت تا عمق را بسنجد. بُلت یا **بُلد** وزنه یا شاقول نسبتاً سنگینی بود که به انتهای ریسمانی وصل شده بود. کسی را که بُلت می‌اندازد **بَلّاد** می‌گفتند. بَلّاد وزنهٔ شاقول را به درون آب رها می‌کرد تا ریسمان را به دنبال خود بکشد. وقتی ریسمان دیگر کشش نداشت بَلّاد می‌فهمید که وزنهٔ شاقول به کف دریا رسیده است. از روی مقدار ریسمانی که به آب رفته بود عمق را درمی‌یافتند. دریانوردان بندر کنگ ژرفا را بر حسب **پیمون** بیان می‌کنند. در نزدیکی خشکی، خبرداشتن از ژرفا برای ناخدا مهم است و او مراقب است تا کشتی به کف دریا برخورد نکند. برخی ناخداها بُلتی را که از آب بیرون آمده بود نگاه می‌کردند و حتی آن را می‌بوییدند و بر اساس نوع گِل یا خاکی که به آن چسبیده بود، منطقه را شناسایی می‌کردند.

در نزدیکی خشکی در ساحل آفریقا مناطقی هست که در آن ماهی زیادی یافت می‌شود. جاشوها در این مناطق ماهی می‌گرفتند و پس از پاک کردن نمک می‌زدند و برای مصرف بعدی یا برای فروش در مقصد نگه می‌داشتند.

با دیدن خشکی، ناخدا و سرهنگ کشتی را برای رفتن به بندر آماده می‌کردند. جاشوها نیز با دیدن خشکی و بندر، همراه با صدای طبل‌ها و دایره‌هایی که نَهمه‌خوان‌ها می‌زدند دست می‌زدند و نَهمه می‌خواندند و می‌رقصیدند.

ناخدایان در بندر باید مدارک مربوط به ورود و بارنامه را به مقامات می‌دادند. مدارک کشتی را که **علم** و **خبر** و **گُول** و **مُنَفِس** (مانیفست) است در لولهٔ گول نگه می‌داشتند. لولهٔ گول محفظه‌ای استوانه‌ای از برنج است که برای حفظ مدارک به‌کار می‌رود. مدارک را لوله می‌کردند و در لولهٔ گول می‌گذاشتند. علم و خبر را ادارهٔ گمرک مبدأ صادر می‌کرد و در آن مبدأ و

مقصد کشتی و عدهٔ خدمه آورده می‌شد. گول یا **قول** شناسنامهٔ کشتی یعنی اطلاعات مربوط به کشتی مانند نام مالک و اندازه و ظرفیت کشتی و محل ثبت و مانند این‌هاست. مُنَفِس یا مانیفست بارنامهٔ کشتی است.

غرق شدن بوم مسی

بوم مسی از بوم‌های تاریخی بندر کنگ بود. این بوم در سال ۱۲۷۳ هجری شمسی در ساحل بندر کنگ در جایی بین مسجد کاکا و مسجد کویتی ساخته شد. به خواست صاحب آن، حاجی علی کُرچی، برای محافظت بیشتر روی **آبخورِ** آن ورقه‌های مس کوبیده بودند. نام این بوم را جودالکریم گذاشته بودند اما به دلیل همین ورقه‌های مس بیشتر به بومِ مسی مشهور بود.

در اواخر تابستان سال ۱۳۲۳ بوم مسی برای سفر گَپ به سوی شبه قارهٔ هند حرکت کرد. ناخدای این کشتی در آن هنگام عبدالله علی کُرچی از ناخدایان مشهور بندر کنگ بود. در آغاز، به بندر گُواتِر در پاکستان کنونی رفت. در آن‌جا مسافران کراچی بر آن سوار شدند. در کراچی، آرد و برنج و نخود و سیمان بار زد و به طرف ساحل مالابار حرکت کرد. مقداری آجر سفالیِ سقف مشهور به کاپریل از مالابار به بمبئی حمل کرد و بدون بار به منگلور بازگشت. در منگلور دوباره مقداری کاپریل بار زد و همراه یک کشتی متعلق به اهالی دبی و یک کشتی از قشم، به صورت **سَنگار** یعنی با همراهی و مراقبت یکدیگر، عازم



۱۰۴. آقای موسی غلامپور، آبان سال ۱۳۸۹

دارالسلام در تانزانیای کنونی در ساحل شرقی آفریقا شد.

از گفته‌های خلفان شوکتی که در بوم مسی سمت **معلم** داشته [۱۸] و موسی غلامپور که از بازماندگان این حادثه هستند (به نقل از جزوهٔ شهرداری بندر کنگ و نیز گفت‌وگوی نویسنده با او) چنین بر می‌آید که پس از هشت روز دریانوردی، هواپیمایی به بوم مسی و دو جهاز دیگر که همراه آن به دارالسلام می‌رفت نزدیک شد و چند بار روی این کاروان بوم‌ها چرخ زد. به دستور ناخدای بوم مسی یکی از جاشوها قطعه‌ای کاپریل را سر دست گرفته بود و به سرنشینان هواپیما که خیلی پایین پرواز می‌کرد نشان می‌داد تا بدانند که بار کشتی‌ها کاپریل است و ارزش نظامی ندارد. هواپیما بالاخره کشتی‌ها را ترک کرد. اما در حدود ساعت ده صبح روز بعد، یعنی ۱۶ صفر، یک زیردریایی از آب بیرون آمد و با مسلسل به هر سه جهاز تیراندازی کرد. بادبان‌ها آتش گرفت و چند تن از آنانی که در کشتی‌ها بودند در دم کشته شدند. زیردریایی به تیراندازی بسنده نکرد و با دماغهٔ خود به بوم‌ها کوفت که در اثر آن بوم متعلق به دبی دو نیم شد. بوم مسی در اثر ضربه دو نیم نشد اما به‌شدت آسیب دید و با پُر شدن آب در خَنِ آن غرق شد.

آنان که زنده مانده بودند با گرفتن تخته‌پاره‌ها و سوار شدن بر یکی از قایق‌های کوچک معروف به **کَتَر** توانستند پس از حدود چهارده روز به ساحل سومالی برسند. در ساحل به کمک اهالی زنده ماندند و سپس مأموران نظامی انگلیس آنان را به بِربِره و بعد به عدن بردند. آنان بعد با بوم تاجری به نام فکری که اهل بندر لنگه بود و برای تجارت به عدن آمده بود، به کنگ بازگشتند.

تاریخی که از آقای غلامپور در جزوهٔ شهرداری نقل می‌شود ۱۹۴۴ میلادی برابر با ۱۳۲۳ هجری شمسی است و روز حادثه را ۱۶ صفر گفته‌اند. این روز برابر است با ۱۱ فوریهٔ ۱۹۴۴. مراجعه به منابع اینترنتی دربارهٔ زیردریایی‌های



۱۰۵. زیردریایی ۲۷ـ I ژاپن

ژاپنی نشان می‌دهد که زیردریایی ۲۷ـ I از نیروی دریایی امپراطوری ژاپن در آن تاریخ در اقیانوس هند بوده و به کشتی‌های انگلیسی که از هند و استرالیا و اروپا به خلیج فارس می‌رفته‌اند حمله می‌کرده است. چون رسمِ کوبیدن با نوک زیردریایی به کشتی‌شکستگان در میان نیروی دریاییِ ژاپن معمول بوده است و با توجه به این‌که صحبتی از هواپیما نیز در میان است و زیردریایی‌های کلاس B1 ژاپن مانند ۲۷ـ I دارای هواپیمای آب‌نشین بوده‌اند، برخی احتمال داده‌اند همین زیردریایی بوده که به لَنج‌ها حمله کرده است، اما منابع نشان می‌دهد که آخرین پرواز از روی زیردریایی‌های ژاپنی در سال ۱۹۴۲ بوده و بنابراین هواپیمایی که خدمه



۱۰۶. زیردریایی آلمانی U-۱۸۸

و مسافران بوم مسی دیده‌اند احتمالاً ژاپنی نبوده است. با وجود پیگیری و مطالعهٔ زیاد، تا کنون سند مشخصی از حملهٔ این زیردریایی به بوم مسی نیافته‌ام. بر پایهٔ برخی مدارک، روز بعد یعنی ۱۲ فوریه، چند کشتی جنگی انگلیسی با زیردریایی ۲۷ـ I درگیر می‌شوند و آن را غرق می‌کنند [۵۴].

در منابع رسمی گفته شده که کسی از این زیردریایی زنده نمانده ولی برخی گزارش‌ها نیز از دستگیری یکی از خدمهٔ آن سخن می‌گوید. موسی غلامپور که از بازماندگان این حادثه است، گفته که خود ژاپنی‌ها را دیده که دستگیر شده بودند و زیردریاییِ آنها را هم به بندر آوردند. به گفتهٔ غلامپور، فیلمی که خود ژاپنی‌ها از این حادثه تهیه کرده بودند نیز در زیردریایی پیدا و توقیف شد. اگر روزی بشود این فیلم را یافت، بسیار تماشایی خواهد بود.

اما ژاپن تنها مظنون این حادثه نیست. زیردریایی‌های آلمانی نیز در این منطقه به جهازها حمله می‌کرده‌اند. حملهٔ زیردریایی‌های ژاپنی و آلمانی به جهازات خلیج فارس در سال‌های پیش از ۱۹۴۴ نیز رخ داده بود که منابع وزارت دریاداری انگلیس به آن اشاره داشته‌اند. مثلاً گزارش شده که در ۶ آوریل ۱۹۴۲ زیردریایی‌های ژاپنی به دو جهاز عربی که از کالیکوت عازم کویت بودند در دویست مایلی غرب مارماگوا حمله کرده و آن‌ها را غرق کرده‌اند [۶۰]. همچنین زیر دریایی ۱۸۸ـU نیروی دریایی آلمان در روزهای ۷ و ۱۲ فوریه ۱۹۴۴ غرق کردن هفت جهاز عربی را گزارش کرده است که با توجه به نزدیک بودن تاریخ‌ها شاید بوم مسی نیز یکی از همین‌ها بوده باشد.

در سال ۱۳۸۵ اهالی بندر کنگ با همکاری شورای شهر بندر کنگ و شهرداری این شهر، تندیسی در اندازه‌های واقعی از بوم مسی ساختند. این تندیس در بلوار ساحلی قرار دارد. بدنهٔ آن را از سیمان ساختند و سامان آن، یعنی دکل‌ها و بندها و بادبان‌ها، همه از مواد و مصالح شبیه به اصل تهیه

اهالی بندر کنگ حتی بادبان‌هایی هم به روش قدیم برای این تندیس ساختند که تا کنون چند بار آن را برافراشته‌اند. در روز گشایش این تندیس، اهالی به یاد روزهایی که دریانوردی بادبانی شغل اصلی‌شان بود مراسم رِزیف اجرا کردند.



۱۰۷. تندیس سیمانی بوم مسی با بادبان‌بندی واقعی در بلوار ساحلی بندر کنگ.

بخش نهم

بندر کنگ

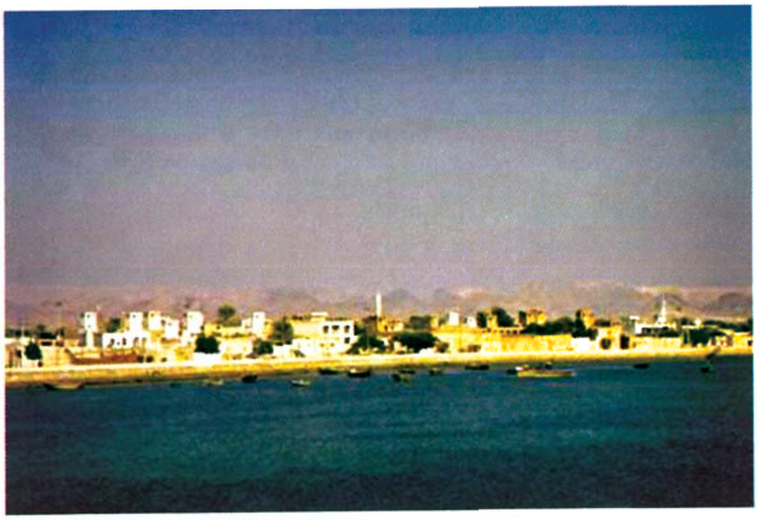
وقتی در جستجوی اطلاعاتی دربارهٔ دریانوردی بادبانی بودم، اغلب کسان به بندر کنگ اشاره می‌کردند. بنابراین پژوهش‌های این کتاب را عمدتاً در بندر کنگ انجام داده‌ام. بندر کنگ شهر کوچکی در پنج‌کیلومتری بندر لنگه در ساحل خلیج فارس است و با آن‌که بسیار کوچک‌تر از بندر لنگه است و شاید به زودی با گسترش این همسایهٔ بزرگ‌تر تبدیل به محله‌ای از لنگه شود، اما پیشینهٔ آن بسیار بیشتر از بندر لنگه است.

شهری تاریخی

در گذشته به ناحیه‌ای وسیع بین جاسک تا حوالی بوشهر فعلی و حتی تا بحرین و سواحل جنوبی خلیج فارس، هرمز یا هرموز می‌گفتند. شهر هرمز مرکز این ناحیه در حدود میناب فعلی بود و پیش‌بندرِ استان‌های شرقی

ایران، به ویژه کرمان به شمار می‌رفت. مارکوپولو دو بار به هرمز رفت و نام ناحیهٔ هرمز در *سفرنامهٔ مارکوپولو* هست. در زمان ابن‌ماجد، مجموعهٔ شهرها و بندرهای این ناحیه نزد اعراب به **هَرامیز** معروف بود. بندر کنگ هم از بندرهای ناحیهٔ هرمز و مرکز قلمرو **لَشتان** بوده است. بقایای قلعهٔ کهن لَشتان هنوز در کوه‌های شمال این شهر موجود است. ابن‌ماجد در اَرجوزه‌های خود، هنگام برشمردن بندرها و مناطق خلیج فارس از لَشتان نام می‌برد.

نام بندر کنگ در برخی از قدیمی‌ترین نقشه‌های اروپایی که از خلیج فارس در دست است، از قرن پانزدهم تا قرن نوزدهم میلادی به چشم می‌خورد. مجموعهٔ بزرگی از این نقشه‌ها در وبگاه یونسکو به نام کتابخانهٔ دیجیتالی جهانی در دسترس است [۷۵]. در این نقشه‌ها نام این شهر به صورت‌های مختلف مانند (Congo, Gonga, Gongo, Kung) آمده است. در اسناد آرشیو ملی پرتغال که به سال‌های حضور پرتغالی‌ها در خلیج فارس مربوط می‌شود، بارها از این شهر نام برده شده است.



۱۰۸. نمایی از بندر کنگ



۱۰۹. بخشی از نقشه‌ای از
سال ۱۵۷۰ میلادی که در آ
بندر کنگ به صورت onga
آمده است. تصویر کامل ای
نقشه در وبگاه یونسکو به
نام کتابخانهٔ جهانی همراه
بسیاری نقشه‌های دیگر د
دسترس است.

به نظر می‌رسد اهمیت کنگ پس از ۱۶۲۲ میلادی بیشتر شد. در این سال، نیروهای صفوی با همکاری کشتی‌های شرکت هند شرقی توانستند شهرها و بندرهای هرمز را از دست پرتغالی‌ها درآورند. اما پرتغالی‌ها تا چند سال آمادهٔ پذیرش شکست خود نبودند و از بندرهای دیگری که در خورفَکان و مسقط داشتند حملاتی را به مسیرهای کشتی‌رانی تجاری خلیج فارس انجام می‌دادند. ناچار دولت صفوی در سال ۱۶۲۵ توافقی با پرتغالی‌ها امضا کرد و اجازه داد تا آنان در برابر قطع حملات پایگاهی بازرگانی در بندر کنگ داشته باشند. پرتغالی‌ها در کنگ قلعه‌ای بنا کردند و تا چند سال بندر کنگ تنها پایگاه مهم آنان در خلیج فارس بود [۴۲]. بازماندهٔ این قلعهٔ پرتغالی‌ها هنوز در کنگ وجود دارد و بزرگی آن خبر از اهمیت کنگ در روزگار گذشته می‌دهد. غلامحسین ساعدی در متنی که از سفری به ساحل خلیج فارس نوشته این قلعه را احتمالاً بنا به گفتهٔ اهل محل، **قلعهٔ فیتوری**

می‌نامد [۵۵]. فیتوریا تلفظ پرتغالی کلمهٔ فاکتوریا است که در زبان لاتین به معنی محل کار یا کارخانه است. عرب‌ها به این قلعه **اَلفیتور** می‌گفتند. در این فیتوری‌ها، یا قرارگاه‌های تجاری، کارهای اداری و مالی مربوط به دریانوردی و بازرگانیِ دریایی و امور گمرکی انجام می‌شد. در قرن‌های شانزدهم و هفدهم، پرتغالی‌ها فیتوری‌هایی چند در بندرهای اقیانوس هند و خلیج فارس داشتند.

ناخدایان

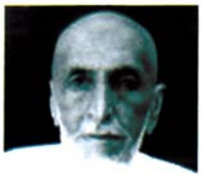
بندر کنگ شهر دریانوردان و ناخدایان است. مردان بسیاری از خانواده‌های کنگی پدر در پدر ناخدا بوده‌اند. نام‌های خانوادگی مربوط به دریا و دریانوردی که اهالی کنگ برای خود برگزیده‌اند ـ مانند ملاحی، ملاح، جاشویی، دریانورد، دریاگذر، دریایی، بحری، دریاپیشه و غیره ـ نشانی از پیشینهٔ دریانوردی مردم این شهر است.

از ناخدایان مشهور بندر کنگ در دوران قاجار و اوایل حکومت پهلوی نام علی حسین ناخال، ملا عیسی رضوانی، محمد علی کُرچی و محمد محمود ابراهیمی در یادِ کهنسالان بندر کنگ هست.

در سال‌های بعد، نام ناخدا محمد مبارک خُصومی به خاطر مهارت‌ها و نیز



۱۱۰. چند تن از ناخدایان بندر کنگ در مومباسا قالی‌های ایرانی را برای فروش عرضه کرده‌اند. این عکس از مجموعه عکس‌های خانم ماریون کاپلان است و در نشریهٔ *نشنال جئوگرافیک* چاپ شده است. محمد عبدالرحمن گلبتان و حاج احمد عیدی در عکس دیده می‌شوند.



۱۱۱. ناخدا محمد علی کُرچی



۱۱۲. ناخدا محمد مبارک خصومی.

مرگ غم‌انگیزش به یاد همه می‌آید. معروف است که همیشه سعی می‌کرد اولین ناخدایی باشد که پس از دوران گُفال و آغاز بادهای موسمی سفر گَپ را شروع کند و از همه زودتر هم بازگردد. این کار به جسارت نیاز داشت چرا که زود شروع کردنِ سفر گَپ احتمال برخورد با باقی‌ماندهٔ توفان‌های موسمیِ اقیانوس هند را بیشتر می‌کرد.

او از نخستین کسانی بود که برای پیش‌راندن بوم خود از موتور دیزل به جای بادبان بهره گرفت، اما در همان سفر نخست شال‌گردن او به محور موتور دیزل پیچید و درگذشت. پیکر او را به رسم دریانوردان به دریا سپردند. شاید این رویداد غم‌انگیز نشانه‌ای ناخواسته بود از پایان دورهٔ بادبان‌های سفیدِ بوم‌ها و بَغَله‌ها و آغاز دورهٔ سفرهای کوتاه با لَنج‌های پاکستانی و غلبهٔ موتور دیزل در خلیج فارس.



۱۱۳. احمد حسین بابو عبدالرحمن بابو که خو ناخدایان مشهور بندر ؛ بود و پسرش را از کود؛ خود به دریا می‌برد و ب خواندن و نوشتن یاد د

از دیگر ناخدایان بندر کنگ، نام علی احمد کاکا و محمد عبدالرحمن گُلبُتان در کتاب کلیفورد هاکینز آمده است [۴۴] و عکسی از محمد عبدالرحمن گلبتان در مقالهٔ ماریون کاپلان در مجلهٔ *نشنال جئوگرافیک* دیده می‌شود. در کتاب *پسران سندباد* نوشتهٔ آلن ویلییرز هم از بوم‌ها و بَغَله‌ها و ناخدایان بندر کنگ یاد می‌شود، گرچه ویلییرز به‌جز محمدنامی که اهل کنگ بوده و



۱۱۴. حاج احمد عیدی. (این عکس احتمالا از مجموعه عکس‌های ماریون کاپلان است).

در عمان بوم داشته، از دیگران نامی نبرده است. سفری که ماریون کاپلان با بوم به سواحل آفریقا کرد و گزارشی از آن را در شمارهٔ سپتامبر ۱۹۷۴ مجلهٔ *نشنال جئوگرافیک* منتشر کرد، در بوم میهن‌دوست متعلق به آقای عیسی دریاپیشه معروف به عیسی زایر از ناخدایان بندر کنگ بود.

بوم‌ها

بوم شناوری است که به خاطر دقت در ساخت و به کاربردن مصالح مرغوب تا صد سال عمر می‌کند. بوم‌های قدیمی بارها دست‌به‌دست می‌شد و چند نسل از ناخدایان را به خود می‌دید. اهالی بندر کنگ و نیز کویتی‌ها بوم‌های ساخت یکدیگر را می‌خریدند و به کار می‌بردند. فهرست کاملی از بوم‌های بادبانی مشهوری که ساخت کنگ بوده یا در مالکیت مردم کنگ بوده تهیه نشده است اما برخی از بوم‌های مشهور را می‌توان شناسایی کرد:

ـ بوم مسی که نام اصلی آن جودالکریم بود و داستان غرق شدن آن در جنگ دوم در همین کتاب آمده است.

ـ بومَ ارتاوی، که گاه آن را عَرتاوی هم می‌نویسند، متعلق به حاج علی‌محمد

یوسف گُلبُت که در حدود پنجاه سال پیش در نزدیکی جزیره‌های کوریاموریا در دریای عمان غرق شد و حدود سی نفر در آن حادثه کشته شدند.

ـ بوم گمبرو متعلق به احمد ابراهیم بحری در حدود ۶۰ سال پیش در ساحل گُربادی نزدیک کراچی غرق شد و همهٔ خدمهٔ آن نجات یافتند.

ـ دو بوم مساعد متعلق به عبدالله محمد علی و بوم سَمبان از بوم‌های بندر کنگ که نامشان در گفت‌وگو با اهالی به میان آمد اما در مورد آنها اطلاعات بیشتری نیافتم.

ـ بوم ابن‌رُشدان که بازرگان معروف کویتی حَمدالصَقَر آن را سفارش داده بود و بعد به علی راشد از اهالی بندر کنگ رسید.

ـ بوم الناصری که احمدالخرافی بازرگان کویتی آن را سفارش داد و بعداً اهالی کنگ آن را خریدند.


ZANZIBAR PROTECTORATE

№ 1165/2C

THE PORTS RULES, 1937.
(Rule 90.)

CERTIFICATE OF COMPETENCY AS MASTER

To Issa Abdulla Khalfan (Iran)

Whereas you have [illegible] passed the prescribed examination, and have otherwise given sufficient evidence of your ability and competence to be employed as Master of a Native Vessel

I do hereby grant this certificate to be so employed, subject to the provisions of the Zanzibar Ports Decree, and any rules made thereunder, and to the conditions below.

Given under my hand at Zanzibar, this 5th day of March 1957

PORT OFFICER

CONDITIONS.

1. The owner of this certificate undertakes to comply with the provisions of the Zanzibar Ports Decree, and any rules made thereunder.

2. [illegible]

Signature of Holder or left thumb mark

Fee Shs. 15.

۱۱۵. گواهینامهٔ استادی در کشتی‌های محلی که حکومت زنگبار در سال ۱۹۵۷ برای عیسی خلفا (دریاپیشه) صادر کرده ا او که در بندر کنگ به عیس زایر معروف بود ناخدایی است که خانم ماریون کاپا را با بوم میهن‌دوست به آفریقا برد.



۱۱۶. ناخدا عبدالرحمن بابو کتاب آلن ویلییرز به نام *پسران سندباد* را ورق زد و گفت: «یاد سفرهای دریایی به‌خیر.» مانند بسیاری از دریانوردان دورهٔ بادبانی، او سال‌هاست که دریانوردی نکرده و مغازه‌ای را در بندر کنگ اداره می‌کند.

ـ بوم بیان که علی نجدی، ناخدای کویتی مالک آن بود و همان بومی است که در سال ۱۹۳۸ آلن ویلییرز با آن به آفریقا رفت و کتاب *پسران سندباد* را بر پایهٔ خاطرات این سفر نوشت. ویلییرز نام آن را به انگلیسی (Triumph of Rigtheousness) می‌گوید که شاید ترجمه‌ای از فتح‌الخیر باشد که نامی رایج برای بوم‌ها بوده است. اما هم کویتی‌ها و هم بندر کنگی‌ها آن را به بیان می‌شناسند. این بوم بعد به مالکیت اهالی بندر کنگ درآمد.

ـ بوم فتح‌الخیر که آقای احمدحسین بابو از عبدالطیف محمد ثنیان کویتی خرید. بعد چند بار دست‌به‌دست شد و آخرین مالک کنگی آن محمدحسن کاکا بود. بعد کویتی‌ها آن را از او خریدند و عبدالرحمن بابو آن را با لَنج خود یدک کشید و به کویت برد. فتح‌الخیر نامی رایج برای بوم‌ها و دیگر جهازهای سفری بود ولی این بوم مشهورترین آنهاست که اکنون پس از بازسازی در بندرگاه کویت به نمایش گذاشته شده است.

ـ بوم طارق که عبدالعزیز صَقَر بازرگان کویتی آن را سفارش داد و بعد به مالکیت کنگی‌ها در آمد.

ـ بوم الخالدی که نام دیگرش فتح‌الرحمن بود و در ۱۹۴۹ به اهالی کنگ فروخته شد.

ـ بوم سهیل که در سال ۱۹۴۹به اهالی بندر کنگ فروخته شد.

ـ بوم زیاد که به سفارش احمدالخرافی ساخته شد و در ۱۹۴۹ به اهالی کنگ فروخته شد.

ـ بوم المثنی که استاد علی عبدالرسول برای بازرگان کویتی محمد ثنیان ساخت و بعد به مالکیت اهالی بندر کنگ درآمد. دکتر حجّی در کتاب خود



۱۱۷. بوم مساعد

از عبدالرحمن بابو نقل می‌کند که این بوم در حادثه‌ای در ساحل سومالی غرق شد.

ـ بوم رشید که به سفارش احمد القضیبی بازرگان کویتی ساخته شد.

ـ بوم الاصفر که به بوم ابن‌خَمیس هم مشهور بود. نام آن به خاطر رنگ زیبای چوب ساج آن، الاصفر، به معنی زرد گذاشته شده بود و بعد به اهالی کنگ فروخته شد.

دکتر یعقوب یوسف الحجی، پژوهشگر کویتی، در کتاب خود به نام *صناعة السفن الشراعیة فی الکویت* از چند بوم ساخت کویت که بعد به مالکیت اهالی بندر کنگ درآمد نام می‌برد. او در آن کتاب نام مالکان و ناخدایان ایرانی این بوم‌ها را نمی‌برد و برای من نیز میسر نشد که این نام‌ها را پیدا کنم.

فرهنگ

بندر کنگ در مقایسه با همسایه‌اش بندر لنگه ترکیب جمعیتی یک‌دست‌تری دارد. در کنگ، عرب‌ها و عرب‌تبارها، نوادگان اهالی آفریقا و بلوچ‌ها و افغان‌ها زندگی می‌کنند اما بیشتر مردم آن‌جا جداندرجد بومی کنگ هستند.

زبان مردم کنگ فارسی با گویش لارستانی است، گرچه گویش آنان با دیگر مناطق لارستان اندکی متفاوت است. بسیاری از ایرانیان وقتی اهالی کنگ را با جامهٔ بلند و سفید و دستاری که بر سر دارند می‌بینند، آنها را عرب می‌پندارند اما خودِ اهالی کنگ بر ایرانی بودنِ خود مُصرند و زبان فارسی را که زبان مادری آنان است دلیل بر این امر می‌دانند. همین لباس بلند و سفیدِ مردانه را **جیمه** می‌نامند که صورتی از واژهٔ فارسی جامه است. عرب‌ها چنین لباسی را **دِشداشه** یا **قَندوره** می‌نامند. زیر آن لُنگی می‌بندند و آن را **لونگ** یا **لُنگو** می‌نامند. می‌گویند لُنگ بستن رسم هندی است و از هندی‌ها

آموخته‌اند، گرچه در عمان نیز لُنگ بخشی از لباس سنتی است. دستاری را که بر سر می‌بندند **دستمال** می‌نامند، برخلاف اعراب که آن را **کوفیه**، یا به لهجهٔ اطراف خلیج فارس **چَفیه**، می‌خوانند.

بندر کنگی‌ها یکدیگر را به نام اول و شهرت می‌شناسند. شهرت با نام رسمی خانوادگی فرق دارد و به دلایل گوناگون کسی صاحب شهرتی می‌شود. از وقتی که داشتن شناسنامه و نام خانوادگی الزامی شد بعضی از شهرت خود در نام خانوادگی استفاده کردند، اما بیشتر دیده می‌شود که نام خانوادگیِ رسمیِ اشخاص ربطی به شهرتشان ندارد.

اکثریت مردم کنگ مذهب سنی شافعی دارند. بیشتر مردان کنگی هر روز نماز را اول وقت و نماز مغرب را به جماعت در بیش از سی مسجد این شهر اقامه می‌کنند.

برگزاری مراسمی برای نوروز در میان بیشتر اهالی بندر کنگ رایج نیست و عیدهای مهم مردم آن‌جا عید قربان و عید فطر است. اما به گفتهٔ



۱۱۸. پس از نماز جمعه مسجد جامع کنگ.



۱۱۹. یک صفحه از شعر فارسی با دو نیم‌دایرهٔ جهت‌یابی که در دفتر روزنامهٔ قدیمی ناخدا بابو یافتم. خواندن شعر یا روایت داستان در ساعت‌های آخر شب روی کشتی‌های بادبانی رواج داشت.

عبدالرحمن بابو، در گذشته شاهنامه‌خوانی در بندر کنگ رایج بود. معمولاً نقّال یا شاهنامه‌خوان از شهرهای دیگرِ لارستان یا استان فارس می‌آمد. شاهنامه‌خوان سواد داشت و *شاهنامه* را می‌خواند و شاید برخی از شعرها را هم درست نمی‌فهمید. اما شخص دیگری مانند نقال با صحبت‌کردن دربارهٔ شعری که خوانده شده بود و با حرکات خود، داستان و جنگ پهلوانان را



۱۲۰. اجرای رزیف در یک جشن عروسی، سال ۱۳۸۸

برای شنوندگان مجسم می‌کرد. شاهنامه‌خوانِ مشهورِ کنگ، مُلاّ کِر بود و نقّال معروف آن‌جا محمدحسن نقال بود که از روستای گِزیر در شمال بندر کنگ می‌آمد.

کتاب‌های فارسی چاپ هند نیز در دست ناخدایانی که سواد داشتند دیده می‌شد و آنان *اسکندرنامه* و مانند آن را در زمان استراحت برای جاشوها و خدمه می‌خواندند.

مسافرت‌های طولانی به بندرهای آفریقا و هند در مراسم و آداب مردم کنگ اثر کرده و گاه می‌بینید که ناخدایان قدیمی با یکدیگر به زبان سواحلی، یعنی زبان مردم شرق آفریقا خوش‌وبش می‌کنند. در مراسم رِزیف نیز ترانه‌های آفریقایی در کنار آهنگ‌های محلی و عربی خوانده می‌شود.

رِزیف به مجموعه‌ای از حرکات دسته‌جمعی و آوازهایی که همراه آن می‌خوانند گفته می‌شود. شرکت‌کنندگان در این مراسم معمولاً از بزرگان و ناخدایان قدیمی هستند و جوان‌ترها کمتر در رِزیف شرکت می‌کنند. در رِزیف، شرکت‌کنندگان پهلوبه‌پهلو می‌ایستند و گاه دست در کمر یکدیگر انداخته و به‌آرامی به نوای **دهل** و **داهیره** (دایره یا دف) به جلو و عقب حرکت می‌کنند و آوازی می‌خوانند یا به آوازی که طبال می‌خواند پاسخ می‌دهند. معمولاً شرکت‌کنندگان قطعه‌چوبی یا خیزرانی مانند چوبِ شترسوارانِ عرب در دست دارند. شعرهای رِزیف اغلب به عربی و در مدح پیامبر اسلام (ص) است. گاه نغمه را برمی‌گردانند و به زبان سواحلی آواز می‌خوانند.

رِزیف در عروسی‌ها و جشن‌ها و شادمانی‌ها اجرا می‌شود. در گذشته وقتی بوم تازه‌ای به آب انداخته می‌شد، یا سفر گَپ آغاز می‌شد یا کشتی‌ها از سفر گَپ باز می‌گشتند، رِزیف اجرا می‌شد.

موسیقی بندر کنگ که در رِزیف و دیگر مراسم خوانده می‌شود متأثر از سفرهای دریایی مردم آن‌جا و مجموعه‌ای از موسیقی ایرانی و عربی و

آفریقایی است. ریتم‌های آفریقایی همراه با آوازهای عربی در آن به گوش می‌رسد. گاه ترانه‌هایی به زبان سواحلی نیز خوانده می‌شود. سازهای بندر کنگ نیز این تنوع را نشان می‌دهد.

بندر کنگ خوراک‌های ویژه‌ای دارد و اغلب خوراک‌ها را با ادویه‌های هندی و آفریقایی مانند هِل و میخک و دارچین درست می‌کنند. گوبولی، پلویی است که با برنج و نخودِ پخته و مرغ یا گوشت آماده می‌شود. مَحبوس هم نوعی پلوی معطر است که با افزودن انواع ماهی و دیگر میوه‌های دریا (میوه‌های دریا به میگو و صدف و خرچنگ و امثال آن می‌گویند) درست می‌شود و چیزی شبیه پائِلای اسپانیایی است. مَهیاوه، قاتُقی است که از تخمیر نوعی ماهی ساردین معروف به حَشینه یا ماهی کوچک‌تری به نام موتو درست می‌شود، هرچند امروزه مَهیاوه کمتر از گذشته درست می‌کنند.

کنگی‌ها می‌گویند هر جانوری را که از دریا به دست می‌آید می‌خورند. ماهی‌های خلیج فارس و اقیانوس هند بسیار متنوع است و هریک در فصلی به دست می‌آید. ماهی زُبیده یا زُبیدی، که نام دیگرش ماهی حلوای سفید است، در بندر کنگ هم مانند دیگر جاهای خلیج فارس محبوب است. عَنکاس یا ماهی مرکب که عرب‌ها نَقَر می‌گویند هم خورده می‌شود که گوشت لذیذ و بی‌استخوانی دارد. خوردن ماهی گُباب که نوعی ماهی تُن است و ماهی جُهراو که به عربی اِسبیتی گفته می‌شود نیز رایج است.

در کنگ، گوشت کوسه هم خورده می‌شود. کوسهٔ مطلوبِ اهالی بندر کنگ کوسه‌ای کوچک است و کوسه‌های بزرگ را نمی‌پسندند. در گذشته، کوسه را خشک می‌کردند و به امارات و عمان صادر می‌شد. حدود شصت سال پیش آقای بن‌رُشدان، که اصلاً کویتی و ساکن کنگ بود، بالهٔ پشت کوسه را، که شاروف می‌گویند، به چین صادر می‌کرد. خود کنگی‌ها حُسنی در این بالچه‌ها یا شاروف‌ها نمی‌بینند و آن را نمی‌خورند ولی می‌دانند که



۱۲۱. آقای حسین فاطمی معروف به حسین عرب از معماران مشهور بندر کنگ است که ساختمان‌ها و بادگیرهای زیادی را در ای شهر ساخته و در تعمیر م مسجد بن‌عباس بندر لنگه هم شرکت داشته است.

چینی‌ها از آن سوپ درست می‌کنند. همراه غذا انواع خرما به صورت‌های مختلف با افزودن ادویه و دانه‌های کنجد یا خرده نارگیل خورده می‌شود.

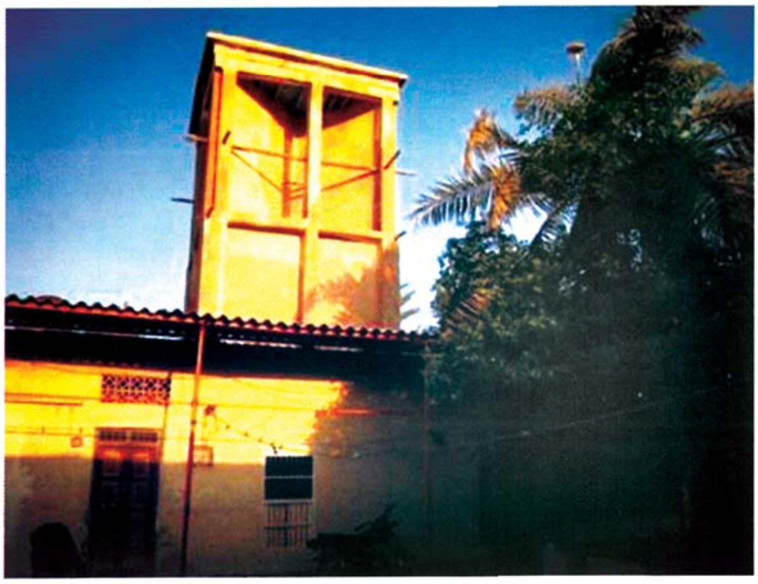
آب نوشیدنی کنگ، مانند بسیاری دیگر از شهرها و روستاهای جنوب ایران، حتی تا روزگار ما از برکه‌ها به دست می‌آید. برکه گودال یا استخری به شکل دایره است که در مسیر آب‌های فصلی ساخته شده و بر روی آن گنبدی برپا کرده‌اند. آب باران را به درون آن هدایت می‌کنند و پس از چند روز که گِلِ آن فرو می‌نشیند آب را با دَلْو بیرون می‌کشند و مصرف می‌کنند. کنگ برکه‌های بزرگ و کوچک زیادی دارد که از آن میان برکهٔ دریا دولت و پنج برکه مشهور است.

معماری قدیمی بندر کنگ دلپذیر و دیدنی است و در مجموعهٔ ساختمان‌های شهر تناسب‌های چشم‌نواز رعایت شده است. ساختمان‌های قدیمی اغلب بادگیر دارند. برخی از نمونه‌های خوبِ معماریِ بندر کنگ خانهٔ گُلبُتان، خانهٔ عبدی و خانهٔ کُرچی است.



۱۲۲. عکسی قدیمی از چشم‌انداز بندر کنگ از سمت غرب. بادگیر از ویژگی‌های معماری کنگ است.

چهار ناحیهٔ اصلی شهر را اهل بندر کنگ با نام‌های گاه (محلهٔ شمالی)، شمال (محلهٔ غربی)، کوس (محلهٔ شرقی) و سهیل (محلهٔ جنوبی) می‌نامند. این نام‌ها از نام ستاره‌ها و نیز بادهای رایج در منطقه گرفته شده است و خود نشانهٔ نزدیک بودن فرهنگ دریانوردی با زندگی مردم این بندر است.



۱۲۳. حیاط یک خانه در بندر کنگ. خانه‌های قدیمی بندر کنگ معمولا دارای بادگیر است. همین معماری در کشورهای عربی خلیج فارس نیز رایج بوده است. با گسترش شهر و رواج ساختمان‌های امروزی که از کولر برخوردارند دیگر کسی در خانه‌اش بادگیر نمی‌سازد.



۱۲۴. عکسی که حدود سی سال پیش از بقایای دو برج از قلعهٔ پرتغالی‌ها در بندر کنگ گرفته شده است. برج جلویی چند سال پیش فروریخت و برج عقبی را بازسازی کرده‌اند.

سازمان میراث فرهنگی از سال ۱۳۸۱ مجموعهٔ بافت فرهنگی بندر کنگ را ثبت کرده است. بدین ترتیب تخریب یا تعمیر و تغییر در ساختمان‌های تاریخی بندر کنگ باید با اجازه و زیر نظر این سازمان انجام گیرد. این کار گرچه در برخی موارد با نارضایتی اهالی روبرو می‌شود اما از نظر اصولی کاری لازم است تا معماری زیبای این شهر برای آیندگان باقی بماند.

شاید مهم‌ترین بنای تاریخی کنگ قلعهٔ پرتغالی‌ها باشد. بقایای این قلعه هنوز در کنار ساحل بندر کنگ دیده می‌شود. در سال‌های اخیر و پس از سال‌ها بی‌توجهی مردم و نیز نهادهای مسئول که منجر به خراب شدن چند برج باقی‌مانده از این قلعه شد، سازمان میراث فرهنگی اقدام به تعمیر و نگهداری بخش‌هایی از این قلعه کرده است.

کشتی‌سازی به شیوهٔ سنتی در کنگ هنوز رایج است گرچه امروزه بیشتر کشتی‌هایی با طرح معروف به پاکستانی در آن ساخته می‌شود. یکی از بزرگ‌ترین و مجهزترین تعمیرگاه‌های لَنج خلیج فارس نیز در کنگ قرار دارد.

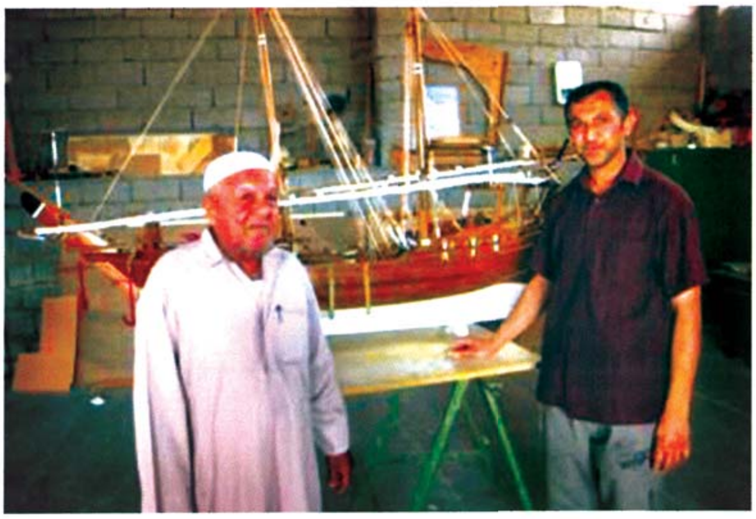
مردم کنگ به خاطر پیشینهٔ دریانوردی به بوم علاقه دارند و مدل بوم را در خانه نگه می‌دارند و در فروشگاه‌ها می‌فروشند. مدل‌های بوم معمولاً ساخت هند است و از رهاوردهای آن‌جاست. این مدل‌ها را در امارات خلیج فارس هم می‌فروشند. در بندر کنگ، محمدعلی هندی از هنرمندان و استادان



۱۲۵. لنج‌سازی در بندر کنگ هنوز رواج دارد. در این عکس که در سال ۱۳۸۹ گرفته شده، دو لنج با طرح معروف به پاکستانی دیده می‌شود. چوب‌های پراکنده جلوی عکس که بیشتر چوب کرت برای ساختن شلمان است از منظره‌های همیشگی کارگاه‌های کشتی‌سازی است.

ساخت نمونهٔ انواع جهازات است و نمونه‌های خوبی را ساخته و به چند نفر هم آموزش داده است.

مردم بندر کنگ، با وجود اختلاف زبان، در گذشته ارتباط نزدیکی با مردم



۱۲۶. آقای خالد بحری همراه با آقای محمدعلی هندی و نمونهٔ هنرمندانه و دقیقی که از بوم ساخته‌اند.



۱۲۷. چندتن از ناخدایان و دریانوردان قدیمی بندر کنگ با یک نمونهٔ کوچک بوم. بیشتر خانه‌های بند کنگ یکی از این نمونه‌ها؛ بوم را دارند. این عکس از فیلم مستندی است که رضا حائری از مصاحبه با دریانوردان کنگ ساخت است.

کویت و هند و عمان داشتند. هنوز برخی از مردم کویتی‌تبار یا عمانی‌تبار در کنگ زندگی می‌کنند و چند دریانورد بندر کنگی در هند خانواده و زن و فرزند دارند. برخی رسم‌های عمان و کویت در بندر کنگ رایج بوده است. مثلاً نَهمه‌خوان‌ها بیشتر آوازهایی به طرز کویتی می‌خواندند. همین امروز هم در عروسی‌ها داماد به رسم عمانی‌ها لباس می‌پوشد و مانند عمانی‌ها خنجری هم به کمر می‌گذارد. در عروسی‌ها رِزیف اجرا می‌شود. پس از اجرای رِزیف که در محوطهٔ باز و معمولاً در بیرون از منزل انجام می‌شود، عده‌ای در درون منزل جمع می‌شوند و مولودی‌خوانی می‌کنند. مولودی‌خوانی اجرای اشعاری به عربی در ستایش پیامبر اسلام(ص) است و در آن جمع به نوای یک خوانندهٔ اصلی پاسخ می‌دهند. در پایان از مدعوین با چای مخلوط با شیر پذیرایی می‌شود که رسمی رایج در هند است.

بخش دهم

امید به آینده

روشن است که دریانوردی به شیوهٔ گذشته دیگر در روزگار ما ارزش اقتصادی ندارد. همان‌گونه که وانت‌بار و کامیون جای کاروان‌های شتر بارکش را در مناطق صحرایی و کویری ایران گرفته، لَنج‌های موتوردار کار حمل‌ونقل کالاهای تجاری را در خلیج فارس بهتر و راحت‌تر از بوم بادبانی انجام می‌دهند. بازار کار در خلیج فارس پس از پیدا شدن نفت تغییر زیادی کرد و جوانان جویای کار به‌جای خطر کردن و جاشو شدن و سختی کشیدن در دریا به شهرهای پولدار و رو به گسترش جنوب خلیج فارس رفتند و به کارهای کم‌خطرتر و پردرآمدتر پرداختند. آوردن ادویه یا دیگر کالاها از هند به ایران محتاج به خطر انداختن جان و مال در سفرِ گَپ نیست و با کشتی‌های بارکش نوین انجام می‌شود.



۱۲۸. یکی از قایق‌های شرکت‌کننده در مسابقهٔ سالانهٔ دبی. این قایق دو دکل دارد و بادبان آن لچکی است. دکل و پروند این قایق چوبی نیست و بدنهٔ آن بیشتر به ماشوه یا پرکه آفریقایی شبیه است.

لَنج موتوری از اواخر دههٔ ۱۳۳۰ در خلیج فارس رایج شد. دارندگان بوم و دیگر جهازها به سرعت کشتی‌ها و قایق‌های خود را به موتور دیزل مجهز کردند و بادبان را کنار گذاشتند. تا مدتی دول یا دکل در کنار موتور دیزل بر جای خود بود ولی آن هم کم‌کم ناپدید شد. این روزها بوم‌هایی که زمانی بادبان داشتند و در اقیانوس هند کرّ و فرّی داشتند، بی‌بادبان با موتور دیزل هنوز در خلیج فارس در رفت‌وآمدند و از ایران به شیخ‌نشین‌ها بار می‌برند و می‌آورند. هر ماه از بوم‌ها که یادگار دوران چندهزارسالهٔ دریانوردی بادبانی در خلیج فارس هستند کم می‌شود و کشتی‌های طرح پاکستانی جای آن‌ها را می‌گیرند.

احیای دریانوردی سنتی

روشن است که امید به احیای تجارت دریایی به شیوهٔ گذشته و با کشتی‌های چوبی و بادبانی امید بیهوده‌ای است. اما دریغ است زیبایی و شکوه این ناوها را از دست بگذاریم. همان‌گونه که بسیاری از آثار تاریخی را با آن‌که کاربرد اصلی خود را از دست داده‌اند نگه می‌داریم، به‌جاست که سنت دریانوردی کهن خلیج فارس و مظاهر باشکوه آن یعنی بوم‌ها و بَغَله‌های

بادبانی را نگاه داریم و با کاربردی نوین و امروزی این رشتهٔ زیبا را برای مردم این سرزمین حفظ کنیم.

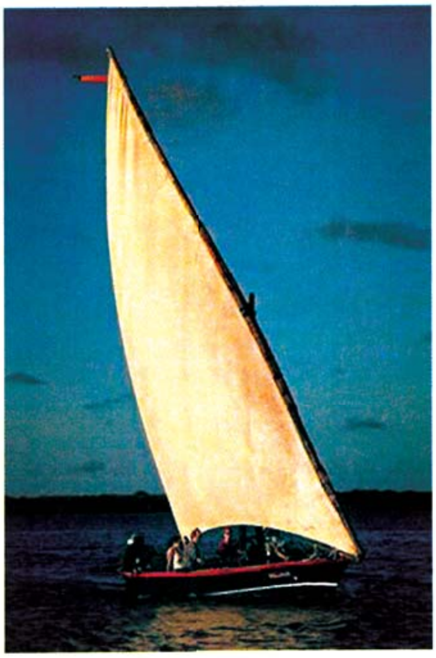
گردشگری و ورزش

با توسعهٔ گردشگری می‌توان ناوگانی از بوم‌ها و بَغَله‌های بادبانی در خلیج فارس داشت که گردشگران ایران و جهان را به گردش ببرند و با پیشینهٔ دریانوردی خلیج فارس نیز آشنا کنند. برگزاری مسابقه‌های قایق‌رانی با قایق‌های سنتی نیز در برانگیختن توجه مردم به‌ویژه جوانان به روش‌های دریانوردی سنتی اثر خواهد داشت.

این کار را کشورهای حوزهٔ خلیج فارس و اقیانوس هند شروع کرده‌اند. مثلاً در امارات متحدهٔ عربی هر سال مسابقه‌هایی برای قایق‌های سنتی برگزار می‌شود. این قایق‌های سنتی در برخی جزییات با قایق‌های قدیمی فرق دارند. دکل آن‌ها برخلاف قایق‌های قدیمی چوبی نیست و از آلومینیوم است. بندها و طناب‌های آن از کَمبار نیست و از طناب‌های امروزی دریانوردی است. اما به هر حال بدنهٔ این قایق‌ها چوبی است و کمابیش به روش سنتی ساخته می‌شود. بادبان‌بندی این قایق‌ها لاتین یا لچکی است و خایُر کردن



۱۲۹. تصویری از مسا
سالانه در سورات هند.
قایق‌ها بادبان لچکی دا



۱۳۰. گردشگران در قایقی با بادبان لچکی در ساحل آفریقا با مناظر طبیعی و دریانوردی کهن منطقه آشنا می‌شوند.

در آن‌ها به همان روش قدیمی انجام می‌گیرد.

در شهر سورات در ایالت گُجَرات هند که بر کرانهٔ رود تاپتی و نزدیک خلیج کامبات قرار دارد نیز شبیه این مسابقه هر سال برگزار می‌شود. بندر سورات پیشینه‌ای طولانی در دریانوردی اقیانوس هند دارد و کشتی‌های بادبانی خلیج فارس سر راه خود به بندرهای مالابار گاه در آن‌جا توقف می‌کردند.

در کشورهای آفریقایی که بر کرانهٔ اقیانوس هند قرار دارند گردشگری بر پایهٔ قایق‌های بادبانی به سبک قدیم رو به گسترش است. در کنیا داوها یا قایق‌های سنتی گردشگران را به سفرهای کوتاه دریایی می‌برند. داوسواری در لامو و مومباسا از منابع درآمد گردشگری شده است.

تأسیس موزه

برپایی موزه‌های دریانوردی یکی از راه‌های نگهداری از سنت‌های دریانوردی است. در دبی و قطر و بحرین و کویت موزه‌هایی برای نمایش جهازات قدیمی و دریانوردی بادبانی بر پا شده است.

عمان شاید در حفظ و گسترش این سنت زیبا فعال‌ترین کشور باشد. این کشور در این زمینه کوشش زیادی کرده است. موزهٔ دریانوردی عمان نمونه‌های زیبایی از کشتی‌های قدیمی منطقه را در خود جای داده است.

بومی که تیم سِورین با آن سفر موسوم به سندباد خود را از عمان تا کانتون در چین انجام داد به خرج دولت عمان ساخته شد [۷۱]. هزینهٔ ساختن جواهر مسقط را نیز دولت عمان پرداخت و آن را به موزهٔ دریانوردی سنگاپور هدیه کردند تا نام عمان به عنوان کشوری پیشگام در دریانوردی کهن خلیج فارس و اقیانوس هند پرآوازه شود.

در ایران نیز با کوشش و هزینه‌ای که در برابر دیگر خرج‌های مردم و دولت هیچ است، می‌توان سنت زیبای دریانوردی بادبانی با بوم را در بندرهای جنوب احیا کرد.

با تأسیس نهادی غیردولتی مانند انجمن تاریخ بندر کنگ می‌توان از همکاری و همیاری مردم این شهر در گسترش آگاهی از فرهنگ کهن بندر کنگ بهره گرفت. برپایی موزهٔ دریانوردی در بندر کنگ و دیگر بندرهای جنوب از کارهایی است که چنین انجمنی می‌تواند برای گسترش آگاهی تاریخی مردم ایران از گذشتهٔ پرماجرای دریانوردی در جنوب ایران انجام دهد.



۱۳۱. بخشی از موزهٔ دریانوردی عمان در مس

در بسیاری از خانه‌های بندر کنگ هنوز اشیاء و وسایل و مدارک و اسناد روزگار دریانوردی کهن این شهر یافت می‌شود. محمد ابراهیمی معروف به محمد علیه سال‌هاست که به ابتکار خود و با هزینهٔ خود مجموعهٔ بزرگی از اشیاء و نمونهٔ کشتی‌ها و عکس‌ها و مدارک دریانوردی بندر کنگ را گرد آورده است. در منزل ناخدا عبدالرحمن بابو، مانند بسیاری دیگر از ناخدایان بندر کنگ، اشیاء قدیمی زیادی وجود دارد که می‌توان آنها را در موزهٔ دریانوردی به نمایش گذاشت.

پژوهش

پژوهش در زمینهٔ سنت دریانوردی منطقه هم از کارهایی است که می‌توان انجام داد. در دوره‌ای که برای نوشتن این کتاب در منابع مختلف جستجو می‌کردم، دیدم که مثلاً دربارهٔ تقویم رایج بین دریانوردان منطقه که به تقویم نوروز هندی معروف است، جز اشاره‌ای در کتاب *زیج ملک* اثر رحیم رضازادهٔ ملک، کار زیادی انجام نگرفته است. تحقیق دربارهٔ این تقویم و



۱۳۲. محمد ابراهیمی در اتاق کوچکی که یادگارهای دریانوردی و دیگر اشیای قدیمی بندر کنگ را گردآورده است.

مقایسهٔ آن با تقویم سهیلی که در میان دریانوردان عرب رایج است، کاری درخور کارشناسان تقویم است.

جزییات تجارت و شیوهٔ گذران زندگی اقتصادی و به تبعِ آن زندگی اجتماعی و سیاسی، در بندرهای دریانوردی منطقه در گذشته و حال می‌تواند از زمینه‌های پژوهشی دانشگاهی باشد اما کار زیادی در این عرصه انجام نشده است.

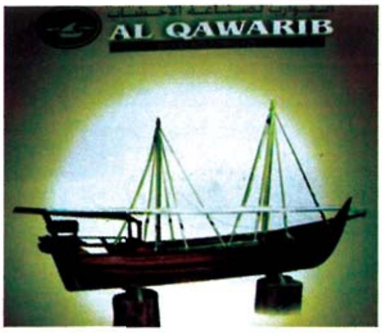
بهره‌گیری از اطلاعات دریانوردان قدیمی جنوب در زمینهٔ روش‌های دریانوردی و ثبت خاطرات آنان از سفرهای دریایی به آفریقا و هند و نیز دیگر جنبه‌های زندگی اجتماعی در مناطق دریایی جنوب می‌تواند موضوع مقاله‌ها و گزارش‌های پژوهشی مردم‌شناسان باشد.

تهیهٔ کتابی از سرگذشت ناخدایان مشهور بندر کنگ و دیگر شهرهای ساحلی با گفت‌وگو با خانواده و آشنایان آنان ممکن است. دوست جوان من در بندر کنگ، احمد خُصومی، که خود از خانواده‌ای دریانورد برخاسته، قول داده که چنین کتابی را آماده کند. با این‌گونه کوشش‌ها می‌توان یاد این دریانوردان زحمتکش و بی‌ادعا را که یادگار پیشینهٔ دریانوردی بادبانی در ایران بوده‌اند زنده نگاه داشت.

نمونه‌سازی

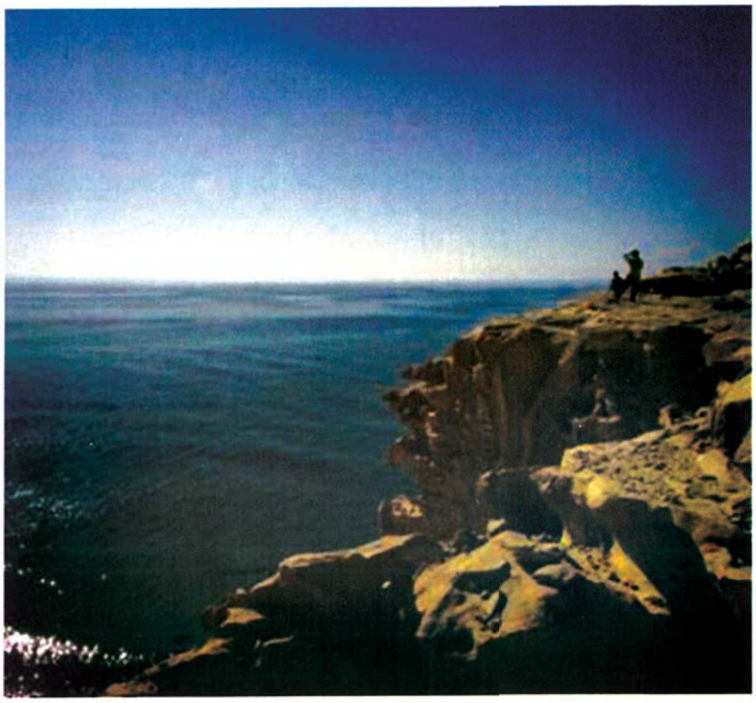
کشور هند و شهر بندری کالیکوت، که روزگاری یکی از کانون‌های ساختن بوم و دیگر جهازها بود، در سال‌های اخیر به کانونی برای ساختن نمونه‌های کوچک کشتی‌های سنتی اقیانوس هند تبدیل شده است. نمونه‌های ساخت کالیکوت در فروشگاه‌های امارات متحدهٔ عربی عرضه می‌شود و در میان اهالی منطقه که به دلیل پیشینهٔ خانوادگی‌شان با دریا و دریانوردی رابطه دارند، هواخواهان بسیاری دارد.

این نمونه‌ها را مسافران جنوب ایران که به هند می‌روند با خود می‌آورند



۱۳۳. روی جلد جزوهٔ تبلیغاتی از شرکتی در دبی که نمونهٔ جهازهای منطقه را از هند وارد می‌کند.

و اهالی بندر کنگ مشتری همیشگی این نمونه‌ها هستند. اما در بندر کنگ هم نمونه‌های کوچک کشتی‌های قدیمی، به ویژه بوم، ساخته می‌شود. کارهای نمونه‌سازی که محمدعلی هندی و شاگردان جوان او در بندر کنگ کرده‌اند در حدّ بهترین ساخته‌های هند است. کمک مردم و سازمان‌های دولتی به گسترش این رشتهٔ هنری و فنی می‌تواند به شکل گرفتن رشته‌ای از فعالیت‌ها بیانجامد که با سنت و فرهنگ مردم منطقه سازگار است و زمینه‌های اقتصادی مناسبی را نیز فراهم می‌کند.



۱۳۴. جای خالی اوزال در طبیعت زیبای کرانهٔ خلیج فارس. زمانی در این آب‌ها کشتی‌ها با بادبان‌های سفید در رفت و آمد بودند. (این عکس را حمید اسکندری در نزدیک بندر مقام گرفته است.)

پیوست‌ها

پیوست‌های کتاب حاضر شامل سه بخش است:

۱. سال‌شمار دریانوردی

۲. بندر کنگ در نقشه‌های قدیم

۳. واژه‌نامه

سال‌شمار دریانوردی

سال میلادی	رخداد
دورهٔ نیا-ایلامی	مُهر چغامیش ساخته شد
قرن نهم پیش از میلاد	نقشهٔ بابلی از اروندرود و خلیج فارس
قرن پنجم پیش از میلاد	حملهٔ ناوگان داریوش و سپس خشایارشا به یونان
قرن چهارم پیش از میلاد	نخستین اشاره به قطب‌نما در متنی چینی
۳۶۵-۳۲۱ پیش از میلاد	نئارخوس به خلیج فارس آمد و پریپلوس نوشت.
ح. ۵۱۵ پیش از میلاد	پریپلوس اسکیلاکس کاریاندایی
قرن چهارم یا سوم پیش از میلاد	پریپلوس اسکیلاکس دروغین
قرن اول میلادی	پریپلوس دریای اریتره
دوره ساسانی	تجارت ساسانیان با چین
۶۵۱	فتح ایران به دست اعراب
ح. ۸۰۱	تالیف جیا دان حاوی راه بازرگانی دریایی بین چین و خلیج فارس
ح. ۸۲۶	غرق کشتی بلیتونگ
۸۵۱	تالیف سلسلة التواریخ معروف به سفرنامه سلیمان سیرافی
۸۶۴	تالیف ابن خردادبه
۸۸۰	تالیف قدامه
۸۹۱	تالیف یعقوبی
۹۰۳	تالیف ابن سرابیون
۹۰۳	تالیف ابن فقیه
۹۰۳	تالیف ابن رسته
۹۴۳	مروج الذهب و التنبیه والاشراف تالیف مسعودی
۹۵۱	تالیف اصطخری
۹۵۴	بزرگ بن شهریار رامهرمزی عجایب الهند را نوشت.
۹۷۸	تالیف ابن حوقل

سال میلادی	رخداد
۹۸۵	تالیف احسن التقاسیم مقدسی
۱۰۴۷	سفرنامهٔ منسوب به ناصر خسرو
۱۱۵۴	تالیف ادریسی
۱۱۸۴	تالیف ابن جبیر
۱۲۲۳	نوشته ابن مجاور و ذکر از رهمانج (راهنامه)
۱۲۲۵	معجم البلدان تالیف یاقوت حموی
۱۲۳۳	نسخه پاریس مقامات حریری کتابت شد.
۱۲۶۰	آغاز سفر پدر و عموی مارکوپولو
۱۲۷۵	تالیف قزوینی
۱۳۰۰	تالیف مراصد الاطلاع
۱۳۲۱	تالیف ابوالفداء
۱۳۲۸	سفر ابن بطوطه با کشتی از بصره به سواحل آفریقا و بازگشت به خلیج فارس و بعد تا مکه
۱۳۴۰	تالیف حمدالله مستوفی
ح. ۱۳۵۰	سفر دریایی احتمالی و ناتمام حافظ به هند
۱۳۵۵	تالیف رحلهٔ ابن بطوطه
ح. ۱۴۱۳	ژنگ هه دریانورد چینی به خلیج فارس آمد
۱۴۱۷	تالیف حافظ ابرو
۱۴۲۵	تالیف شرف الدین علی یزدی
ح. ۱۴۵۰	نقشه فرا مائو رسم شد.
۱۴۸۹	ابن ماجد نسخه نهایی کتاب الفوائد را نوشت.
۱۴۹۸	واسکو دا گاما به کالیکوت رسید.
ح. ۱۵۵۷	کتاب المحیط تالیف سیدی علی رئیس
۱۶۰۰	جهان‌نما تالیف کاتب چلبی معروف به حاجی خلیفه

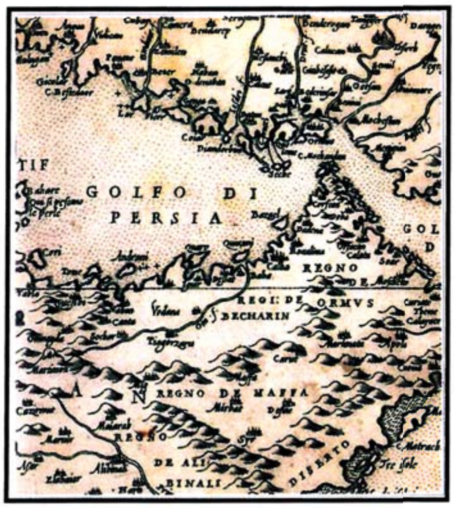
سال میلادی	رخداد
۱۶۰۴	تالیف ابوالغازی
۱۷۳۷	پیدایش ناوگان نادرشاه در سواحل خلیج فارس
۱۹۱۶	بوم بزرگ محمدی در بیپور برای کویتی‌ها ساخته شد.
۱۹۲۸	تالیف هادی حسن
۱۹۳۸	ساختن بوم فتح الخیر
۱۹۳۹	آلن ویلییرز سفر خود با بوم بیان را به پایان رساند.
ح. ۱۹۴۲	ناخدایان بندر کنگ به موزامبیک رفتند.
۱۹۴۴	بوم مسی از بندر کنگ در حمله زیردریایی در اقیانوس هند غرق شد.
۱۹۵۱	تالیف ژرژ حورانی
۱۹۸۰	تیم سِورین با بومی شبیه به بوم‌های قدیمی از عمان به چین رفت.
۱۹۹۸	پیدا شدن کشتی بلیتونگ
۲۰۱۰	گوهر مسقط به سنگاپور رسید.

بندر کنگ در نقشه‌های قدیم

در این پیوست بخش‌هایی از نقشه‌های اروپایی که در آنها نام بندر کنگ آمده، عرضه شده است. این نقشه‌ها را از وبگاه کتابخانهٔ دیجیتال جهانی یونسکو [۷۵] و کتاب دکتر قاسمی [۲۶] و نسخهٔ شخصی کتاب جهان‌نما گرفته‌ایم.



۱۳۵. بخشی از نقشهٔ اروپایی رسم شده در سال ۱۵۴۸ از خلیج فارس. (از کتاب دکتر قاسمی)



۱۳۶. بخش از نقشهٔ ر
شده در سال ۱۵۷۰ میل
(از کتاب دکتر قاسمی)



۱۳۷. نقشهٔ دیگری از سال ۱۵۷۰ میلادی. (این نقشه و هشت نقشهٔ بعدی از وبگاه یونسکو گرفته شده است.)



۱۳۸. سال ۱۵۹۰ میلادی.



۱۳۹. سال ۱۵۹۳ میلادی.



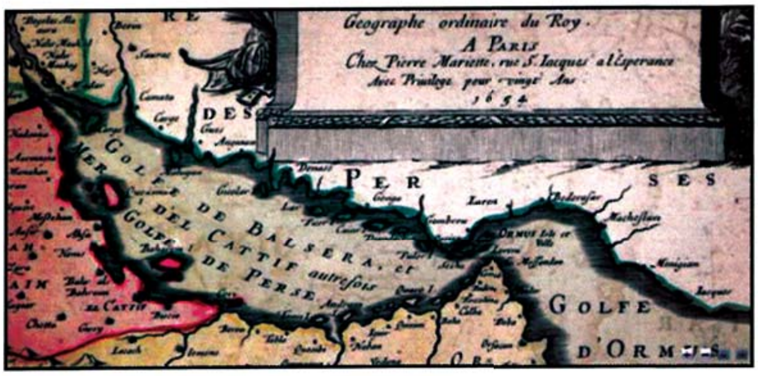
۱۴۰. سال ۱۵۹۶ میلادی.



۱۴۱. سال ۱۶۰۰ میلادی.



۱۴۲. سال ۱۶۱۶ میلادی



۱۴۳. سال ۱۶۵۴ میلادی.



۱۴۴. سال ۱۷۰۷ میلادی.



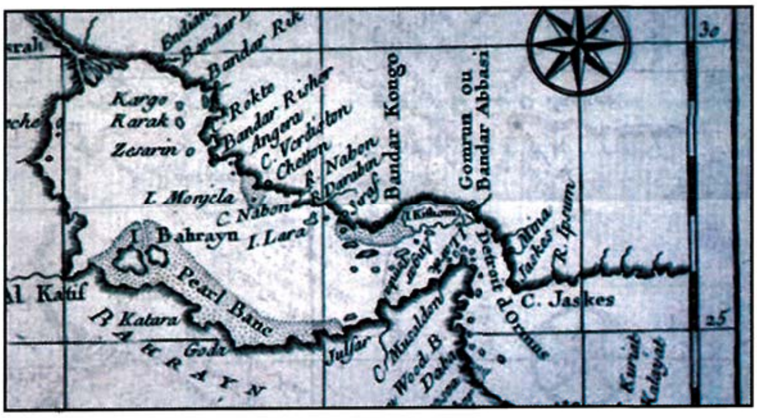
۱۴۵. سال ۱۷۲۱ میلادی.



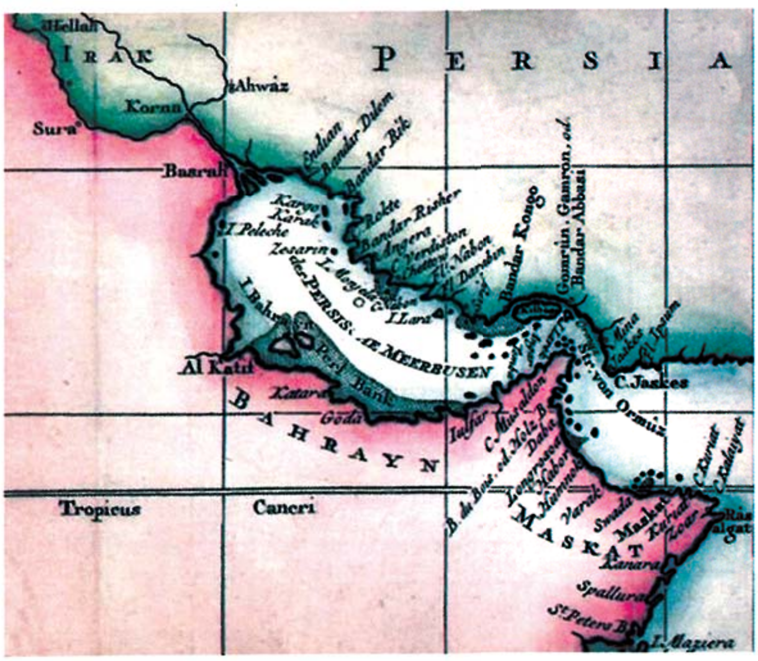
۱۴۶. این نقشه بخشی ا
نقشهٔ ایران در نخستین
چاپ کتاب جهان‌نما اثر ک
چلبی معروف به حاجی
خلیفه است که در سال
۱۷۳۲ میلادی در استامب
چاپ شده است.



۱۴۷. سال ۱۷۴۰ میلاد
(از وبگاه یونسکو)



۱۴۸. نقشهٔ دیگری از سال ۱۷۴۰ میلادی. (از وبگاه یونسکو)



۱۴۹. سال ۱۷۴۵ میلادی. (از وبگاه یونسکو)

واژه‌نامه

این واژه‌نامه را بر پایهٔ گفتگوهای خود با دریانوردان جنوب ایران، به ویژه اهالی بندر کنگ تهیه کرده‌ام.

در بندر کنگ بسیاری از واژه‌های رایج در دریانوردی خلیج فارس از عربی و پرتغالی و انگلیسی گرفته شده که معمولا با تلفظ بندر کنگی ادا می‌شود. در عین حال بسیاری از واژه‌های دریانوردی رایج در جنوب ایران فارسی و بر اساس زبان و گویش فارسی لارستانی و بندری است. ارتباط همیشگی بین مردم منطقه خلیج فارس و اقیانوس هند باعث شده تا واژه‌هایی از زبان‌های منطقه در مجموعهٔ واژگان دریانوردان شنیده شود. مثلا «پنکه» به معنی پروانه کشتی از هندی به زبان فارسی‌گویان منطقه آمده است. یا «سکرو» به معنی دستگاه مسافت‌شمار از واژهٔ (Screw) انگلیسی گرفته شده است. همچنین است بسیاری از واژه‌های عربی که وارد فارسی شده است.

واژه‌های فارسی دریانوردی که به عربی هم وارد شده کم نیست، مثلا واژهٔ **ناخدا** که در عربی هم به صورت **نوخذة** و جمع آن **نواخذ** به کار می‌رود. این که به جای دال از ذال استفاده می‌کنند شاید گواهی بر کهن بودن این وام‌گیری باشد. یا واژهٔ **بندر** که فارسی است و در نام بسیاری از جاهای اقیانوس هند دیده می‌شود. **فرمن** هم عربی شدهٔ پروند است و **سکان** را هم فارسی دانسته‌اند و در متن‌های ادبی قدیم عربی نیست. **چرخ**، به معنی غربیلک فرمان کشتی هم به صورت **شرخ** و **کرخ** وارد عربی شده. نام فارسی برخی ستارگان و صورت‌های فلکی نیز در عربی به کار می‌رود مانند **الجاه** که معرب **گاه**، یعنی ستاره قطبی است و **تیر** که یکی از نام‌های فارسی ستاره شعرای یمانی است . واژهٔ **دستور**، به معنی تیر چوبی که به بادبان وصل می‌شود، هم عینا در عربی به کار می‌رود. همچنین است واژه فارسی **سرهنگ**، به معنی فرمانده و هماهنگ‌کنندهٔ جاشوان، در بین دریانوردان عرب هم رایج است.

در زمینهٔ گردآوری واژه‌های مربوط به دریانوردی ایران فضل تقدم با سدیدالسلطنهٔ کبابی است که نخستین بار در صد و اندی سال پیش جزوه‌ای را با نام *۱۲۵ اصطلاح کشتی* تهیه کرد. واژه‌هایی که او گرد آورده بخش کوچکی از واژه‌های رایج است و در این واژه‌نامه سعی کرده‌ایم بر گسترهٔ واژه‌های ثبت شده بیفزاییم. معنایی که سدیدالسلطنه برای واژه‌ها ارایه کرده با حرف «س» مشخص شده است. معنی چند واژه از گردآورده‌های سدیدالسلطنه بر من و دوستان بندر کنگی من مجهول بود که آن‌ها را در پایان آورده‌ام.

در جمع‌آوری این واژه‌ها به ویژه از اطلاعات آقای محمدعلی هندی بهره بسیار برده‌ام. از مقاله پرویز محبی [۶۸] و واژه‌نامهٔ دریانوردی نوشتهٔ ابراهیم شاه‌حسینی و احمد بینا [۱۰] نیز بهره برده‌ام. اشاره به ریشه‌های پرتغالی واژه‌ها بر پایه مقالهٔ *واژگان دریانوردی در گویش کویتی* [۷۲] است.

***

آب بالا: (High Tide) مَدّ

آب زیر: (Low Tide) جَزر

آبخور: (Draft/Draught)

اوزال: (Sail) بادبان. در فرهنگ‌ها اوزار آمده است. اوزال تلفظ بندر کنگی آن است.

اوزال بغلی: بادبانی کوچک‌تر از اوزال گپ و بزرگ‌تر از میون.

اوزال ترکیت: (س: شراع ترکیت): بادبانی کوچک‌تر از بادبان میون.

اوزال جیب: ← جیب

اوزال قلمی: (س: شراع قلمی) (Mizzen Sail) بادبانی که بر دکل قلمی برپا شود.

اوزالِ گَپ: (س: شراع بزرگ) (Main Sail) بادبان اصلی.

اوزال میانی: (س: شراع میانی) ← اوزال میون.

اوزال میون: بادبانی کوچک‌تر از اوزال بغلی و بزرگ‌تر از تَرکیت.

اوشار: کشتی یا قایقی که آمادهٔ به آب انداختن است.

بَتان: (Keelson) چوبی سراسری که پس از نصب دو مالِچ چپ و راست روی بیس می‌کوبند تا مالِچ‌ها را نگه دارد. (سدیدالسلطنه آن را چافتو می‌گوید.)

بخش: هر واحد از سهمی که هر یک از خدمه از درآمد کشتی دریافت می‌کردند.

بُرد چپ: (Port) سمت چپ کشتی و نیز بخش چپ بدنهٔ کشتی.

بُرد راست: (Star Board) سمت راست کشتی و نیز بخش راست بدنهٔ کشتی.

بُرکه: (س: برکه) احتمالاً همان آب‌انبار.

برمیل: ظرف آب‌کشی.

بُرنَدِه: (س: بُرنَده) یکی از عَگوس‌ها یعنی طناب‌های مهار دکل، که راست و چپ دارد. (از Brandal در پرتغالی)

بِریدول: (س: بِریدول) سیم بکسل از دُوار به لنگر برای بالاکشیدن لنگر.

بَسه: (Halyard) بندِ بالاکشندهٔ پَروند.

بَغَلی: ← اوزال بغلی

بَلّاد: کسی که بُلد می‌اندازد تا ژرفا را اندازه بگیرد.

بُلت: ← بُلد

بُلد: (Lead Line) هرگونه شاقول به‌ویژه شاقول ژرفایابی.

بُلوله: نگهدارندهٔ طناب لنگر روی ساطور

بِلیم: (Yard Downhaul) بند مهار و پایین کشیدن سر جلوی پَروند. (Balima در پرتغالی)

بندِ عمار: (س: بند عَمار) بند کلفتی که لنگر به آن بسته شده است. (Amarra در پرتغالی)

بندیره: پرچم و چوب پرچم کشتی که در دُم نصب می‌شود. (Bandeira در پرتغالی)

بَن گیر: میخ موقت که بر تخته‌های بدنه می‌زنند.

بوسه: (س: بوسه) طنابی که لنگر را بالا نگه‌می‌دارد و از جنس کَمبار است.

بومیه: دستورِ جیب. گاه به جلوترین جای کشتی هم گفته می‌شود. (شاید از واژهٔ Boom انگلیسی گرفته شده باشد.)

بویه: (Buoy) علامت یا شاخص شناور در دریا.

بَیدک: (Wind Vane) بادنما.

بیس: (س: بیس) (Keel) شاه‌تیر، شاه‌تخته.

بیص: ← بیس

بیوارد: (س: بیوار) یکی از عَگوس‌ها یعنی طناب‌های مهار دکل که راست و چپ دارد.

پاوَرِه: (س: لنگر) (Anchor) لنگری با دو ناخن.

پَتان ← بَتان

پَرَکه: قایق آفریقایی

پَرمیل: (س: بَرمیل) چوبی به اندازه و شکل میلِ سینه و میلِ دُم که روی آن نصب می‌شود تا ضربه‌گیر باشد.

پَروند: (س: فَرمَن) (Yard) تیری که بادبان به آن آویزان است.

پَروند قلمی: (س: فَرمَن قلمی) (Mizzen Yard)

پَسمِه: ← سَلامه

پَنکه: (Propeller) مَلَخ موتور کشتی.

پیش دَبوسه: (س: پیش دَبوسه)

پیشکار: مدیر گَلاّف‌ها که زیر نظر استاد کار می‌کند.

پِیمون: (Fathom) بَغَل، واحد اندازه‌گیری ژرفا.

تاپِسر: دکل و بادبان سوم که در برخی از کشتی‌ها پشت دکل قلمی نصب می‌شد.
تاری: چوب‌هایی شبیه شَلمان که موقتاً برای نگه داشتن تخته‌های بدنه در زمان ساخت کشتی به تخته‌ها میخ می‌کنند.
تانک: ← تینک
تِبدال: (Odometer) مسافت‌سنج. (آن را سِکِرو هم می‌گویند که احتمالاً تلفظی از واژهٔ انگلیسیِ Screw است.)
ترازه: تیر افقی روی دو گُفلِه در عقب جهاز.
تَرم: چوب‌های موقت زیر بیس برای تراز کردن آن.
تریچ: (Sheer Strake) بالاترین ردیف تخته‌های بدنه.
تعان: (Ballast) مواد سنگینی مانند ماسه که به خَن می‌ریزند تا کشتی متعادل‌تر شود.
تَلباس: حصیر و گونی که بالای تریچ دور بارهای بلندتر از تریچ می‌گذارند.
تَنبُوِه: (س: تَنبوِه) چوب‌های عمودی که در تریچ کاشته می‌شود تا دَراب را نگه دارد.
تُواحی: کشتی یا ناخدایی که برای بازگشت دیر کرده و نمی‌تواند به سوی خلیج فارس حرکت کند و ناچار باید در هند یا آفریقا منتظر پایان توفان‌های موسمی بماند.
تیشه: (Adze) تیشه
تینک: (س: تینکی) از (Tank) انگلیسی که مخزن آب آشامیدنی کشتی است.
جاشو: (Sailor) ملوان، کارگر کشتی.
جالی: (س: جالی) (Hatch) درِ اصلیِ خَن.
جامعه: (س: جامعه) (Tyeblock) قرقرهٔ بزرگ چهار فاخ وسط.
جَدّاف: تیرهایی عمودی که کشتی را در ساحل نگه می‌دارد. (عرب‌ها و بوشهری‌ها میداف می‌گویند.)
جَسَد: (Hull) بدنهٔ کشتی.

جمه: (س: جَمّه) جایی در پایینِ خَن که آبِ نشت‌کرده آن‌جا جمع می‌شود.

جیب: (س: جب) (Jib) بادبان سینه.

جیب: (س: شراع جیب) (Jib) بادبان سینه.

چافتو: (س: چَپ‌تو) (Bilge) در سدیدالسلطنه و منابع عربی به صورت جافتوه و الجافتوه آمده به معنی قطعه چوبی که روی مالچ‌ها بر بیص می‌گذارند. ← بَتان. اما در کنگ یعنی پایین‌ترین جای خن که در آن آب جمع می‌شود.

چاوی: (س: چاویه) میخ‌های بلندی که از زیر به بیس و فِلس می‌زنند. (Cavilha در پرتغالی)

چَبش: قطعه چوبی برای محکم کردن پَروند به بالای دکل با کشیدن شارِت.

چَرخ: (س: دولاب) (Wheel) فرمان کشتی. (عرب‌های خلیج فارس آن را شرخ یا کرخ می‌گویند.)

چَموَر سکان: (س: چَمور سکان) احتمالاً تلفظی از چنبر سکان است به معنی حلقهٔ طنابِ اطمینان برای نگهداشتن سُکّان. ← سَلامه

چَنت: کلاف چوبی که دور بیرون بدنهٔ جهاز می‌گذارند و ضربه‌گیر است.

چنت کوچک: کلافی مانند چنت ولی کوتاه‌تر که در برخی بوم‌ها بالاتر از چنت نصب می‌شد.

چونه: ← نوره.

حاشیه: (س: حاشیه) (Beam?) چوبی کلفت و مدوّر که کمی جلوتر از وسط کشتی به صورت عرضی نصب می‌شود. بندها را به آن می‌بندند و جزو سامان است.

حَشاشی: طناب‌های بالا کشیدن بار و دکل.

حَلج: (Parrel) مجموعهٔ گِرهاف‌ها.

حلقهٔ دَلکه: (س: حلقهٔ درکه) حلقه‌های آهنی که روی سطحه یا روی اَنچ نصب شده و عَگوس‌ها به آن بسته می‌شود.

حلقهٔ لنگر: (Ring) حلقهٔ بالای لنگر.

حلقوم: نوعی عَطفه و شَلمانِ سرهم در جلوی کشتی.

حِمار بحّار: یکی از چوب‌های کلفت و مدور عرضی در جلوی کشتی، عقب‌تر از کِشسیل

حَیا: قاب یا تخته‌های اطراف جالی.

حَیّاب: (س: حَیّاب) انحنایی مثل عالیه ولی در طرفِ دُم.

خالکه: لبهٔ بالاآمدهٔ جلوی کشتی در امتداد تریچ.

خایُر: (س: خایُر) (Jibe) باد عوض‌کردن.

خِذر: پیاده کردن دکل از کشتی. (شاید خِدر در عربی به معنی عضو به‌خواب‌رفته و موقتاً از کار افتاده.)

خَن ۱: (س: خَن) (Bilge) انبار کشتی.

خَن ۲: (Rump) درجه‌های قطب‌نما و دیگر ابزارها.

خَن ۳: (Plumbing Line) گونیا / شاقول مدرج.

خواهر: (س: خَواهر) (Calm Sea) هوای تقریباً بدون باد و دریای آرام.

داسهٔ بالا: (س: داسی شراع) (Luff) لبهٔ جلوی بادبان.

داسهٔ زیر: (Foot) پا(ی بادبان)، لبهٔ پایین بادبان.

دامِر: (Resin) صمغی که به میخ می‌زنند تا آب‌بند شود.

دامن: (Clew) گوشهٔ عقب و پایین بادبان.

دِبر / دبری: (س: دبر) (Listing) پهلو دادن کشتی به چپ یا راست.

دَبوسه: (س: دَبوسه) (Steerage) انبار زیرِ نیم، جای مواد غذایی و اموال و اسباب ناخدا و مسافران.

دَر ۱: (س: در شراع) (Roband) حلقه‌های طناب که بادبان را به پَروند وصل می‌کنند.

دَر ۲: هر یک از شَگّه‌های بادبان.

دَرّاب ۱: (س: درابه) (Wash Strake) تخته‌هایی که بالاتر از لبهٔ کشتی می‌گذارند

تا آب به بارها نخورد.

دَرّاب ۲: تخته‌هایی که پس از بارزدن به تریچ می‌افزودند تا بار بیشتری روی سطحه جا بگیرد.

دراف: تیرهای کوتاه افقی روی چافتو.

دِرمیت: (س: دُرمیت) کلاف‌های چوبی سراسری درون جهاز که شَلمان‌ها را نگه می‌دارد. (Dormente در پرتغالی)

دریچه: بخشی از بدنه در پشت کشتی که برای واردکردن تیرها و بارهای بلند به صورت دریچه یا پنجره‌ای برداشته می‌شود.

دستور: (س: دستور) (Bowsprit Pole) تیری که گوش بادبان را نگه می‌دارد.

دستور جیب: تیری مشابه دستور برای جیب.

دفتر روزنامه: (Logbook) دفتری که هر روز ناخدا وضع هوا و دریا و زمان حرکت از مبدأ و رسیدن به مقصد و مختصات کشتی و رویدادهای مهم سفر را در آن می‌نویسد.

دَفره: (س: دَفرا) (Fender) دَفرا، حلقهٔ ضربه‌گیر از جنس کَمبار که بیرون بدنه آویزان می‌کنند. دَفره کردن به معنی دور کردنِ دستیِ کشتی از موانعی است که ممکن است به آن برخورد کند.

دَلکهٔ عَلاگی: (س: درکهٔ عَلاگی) حلقه‌ای که عَلاگی را به آن مهار می‌کنند تا رها نشود.

دَه‌مردان: (Cheek Timber) سطحی در دو طرف ساطور که افراد برای جابه‌جا کردن دستور روی آن می‌ایستادند.

دُوار: (س: دُوار) (Capstan) دُوار، وسیلهٔ جمع کردن و کشیدن طناب‌ها.

دُوک: (س: دوق) (تلفظ محلی: دُوق) هوای بدون باد و ساکن. ← سَلانی.

دُوک سَلانی: ← سَلانی

دول: (س: دکل) (Mast) دکل، تیر اصلی که پَروند و بادبان را برافراشته می‌دارد.

دول قلمی: (س: دکل قلمی) (Mizzen Mast) دکل پاشنه، دکل کوچک‌تری در عقب دکل اصلی.

دولاب ۱: (Waterspout) گردباد دریایی که ستونی از آب ایجاد می‌کند.

دولاب ۲: ← چرخ

دولِنگه: دولنکه

دوم ۱: (س: تَفَر) (Stern) پاشنه، پشت کشتی. تلفظِ محلیِ دُم.

دوم ۲: بالاترین گوشهٔ بادبان.

دَیره: (س: دایره) (Compass) قطب‌نما.

دِیوم: تلفظ محلی دوّم، دومین ردیف تخته‌های بدنهٔ کشتی که عرب‌ها ثانی می‌گویند.

راگی: (س: راگی) (To launch) جهازی که قبلاً زیرش خشک بوده و بعد آب زیرش می‌افتد.

رَبّان: (Pilot) ناخدای محلی که راه‌های دریایی محل را می‌شناسد.

رکن: (س: رکن) (Gammon)

رُمّان: (Bollard) دو تیر عمودی کوتاهِ پشت چَلب. (در بوشهر به آن گوش گرگی می‌گویند.)

رووِیسی: (س: رویسی) (Vang یا Brace) بندی که به آخر پَروند وصل است برای جابه‌جا کردن و مهار آن.

زاجول: مانند دَهمه ولی برای دامن. ← دَهمه.

زام ۱: واحد طول برابر با ۱۲ میل دریایی.

زام ۲: نوبت نشستن سکانی پشت سکان و دیگر نوبت‌ها.

زغبه: (س: زغبه) چوبی که برای تقویت پَروند به وسط آن می‌بندند.

زِنّار: یک ردیف تخته کلفت‌تر از دیگر تخته‌های بدنه بین مالِچ و تریچ.

زولی: (Head) آبریزگاه، توالت کشتی. (از زولهٔ عربی.)

زیوارد: طنابی که دکل را به عَبد می‌بندد.
ساطور: (Bowsprit) تخته‌ای با شکل ویژه که جلوی سینهٔ بوم و برخی دیگر از جهازها می‌گذارند.
ساک: (Shank) تنهٔ اصلی یا بخش عمودی لنگر. (در عربی ساق)
سامان: (Rigging) همهٔ اجزای مربوط به بادبان مانند دکل و بندها و بادبان.
سای: (Awning) سایه‌بانی که از بادبان کهنه یا شبیه آن درست می‌کنند.
سایِبَه: (Gust) باد شدید ولی کوتاه‌مدت.
سخابه: ← سقابه
سَرّایه: (Squall) باران و بادِ گذرا.
سرهنگ: (Boatswain) مدیر جاشوان. (عرب‌ها و بوشهری‌ها به آن مجدمی ـ مقدمی ـ می‌گویند.)
سِریدان: (س: سِریدان) (Galley) اجاق یا آشپزخانهٔ کشتی.
سطحه: (س: سطحه) (Deck) عرشه، عرشهٔ اصلیِ کشتی.
سقابه: بخش میانی پَروند.
سُکّان: (س: سکان) (Rudder) سکان، تیغهٔ سکان در پشت کشتی.
سُکّانی: (Quartermaster, Helmsman) کسی که کارش گرداندن چرخ سکان و هدایت کشتی است.
سِکرو: ← تِبدال
سِل: ← سیفه
سَلامه: طناب نگهدارندهٔ سکان. ← پَسمِه
سَلانی: (س: سَلانی) هوایی آرام‌تر از خواهر و دریایی آرام و آیینه‌گون.
سَلیفه: جعبه‌ای چوبی با دو لوله در دو طرف آن برای خالی کردن آب داخل کشتی به دریا.
سَمَر: (س: سمر) جهازی که آزاد و رها شده است.

سِن: (Stone Anchor) لنگر سنگی.

سَنفیر: (س: سنفیر) پین محور قرقره.

سَنگار: (Convoy) دو یا چند جهاز که با هم و همراهِ هم حرکت می‌کنند.

سَنگَل: دو زنجیر که به سوبی وصل است و کانه و سکان را با گرداندن چرخ به چپ و راست می‌گرداند.

سَنگارد: ← سَنگار

سُوار: (س: سوار) (Deck Beam) تیرهای عرضی زیر عرشه که دو طرف بدنهٔ کشتی را به هم وصل می‌کند.

سوارِ دول: سوار ضخیم‌تر و محکمی که جلوی دکل قرار دارد و دکل به آن تکیه دارد.

سوارِ نیم: (س: سوارِ نیم) هریک از تیرهای عرضیِ زیرِ نیم.

سوبی: توپی چرخ سکان که زنجیرهای کانه دور آن می‌پیچند.

سُوَر: ← سُوار

سَیّان: (Parceling) پارچه‌هایی که دور بندهای محکم‌کنندهٔ دو قطعه و روی طناب‌های پَروند می‌بندند و رنگ سفید می‌زنند.

سیچ: (س: سیچ) (Mast Heel) زبانهٔ انتهای دکل که به داخل فِلس می‌رود.

سیخ: میله‌های کوتاه آهنی در نرده‌های نیم.

سیفه: روغن کوسه که به چوب‌های کشتی می‌زنند. (در بوشهر به آن سِل می‌گویند.)

سینه: (س: سینه) (Bow) سینه، جلوی کشتی.

شارِت: (س: شرط مول) بندی که با آن چَبش را می‌کِشند و پَروند را به دکل محکم می‌کنند. (سدیدالسلطنه شرط مول و شرط دُواری می‌گوید که ظاهراً به همین معنی است.)

شُفره / شَفره: (Leech) لبهٔ عقب بادبان.

شَگّه: (Sailcloth Stripe) طاقه‌های پارچهٔ بادبان. (در عربی شَقّه)

شَلمان: (س: شَلمان) (Rib, Futtock) بخش بالایی دنده‌های بدنهٔ کشتی.

شونه: ← نوره

صندوق سکان: (س: صندوق سکان) صندوقی که سوبی در آن است.

ضربه: (س: ضربه) (Squall) تُندوَزه، توفان شدید و مداوم.

عالیه: (س: عالیه) انحنای دو طرف جلوی بدنهٔ کشتی.

عَبد: (س: عَبد) (Samson Post) تیر عمودی کوتاهی که دکل را به آن می‌بندند.

عُبیدار: (س: عُبیدآر) (Knight) قرقرهٔ ثابت روی سطحه با چهار فاخ.

عَطفه: (س: عَطفه) (Naval Futtock) انتهای پایینِ دنده‌های بدنه که به بیس وصل می‌شود.

عقربهٔ پشتِ میل: زانویی یا عضو چوبی که در جای اتصال میل سینه و بیس می‌زنند.

عَگوس‌ها: (س: عَگوس) (Shrouds) مجموعه طناب‌هایی که دکل را نگه می‌دارند.

عَلاگی: (س: عَلاگی) (Jib Halyard) هریک از بندهای بالا کشیدن بادبان‌ها.

عَمار: ← بند عمار

عِمرانی: (س: عمرانی) از عَگوس‌ها است که راست و چپ دارد و همراه بیوارد نقش مهار دکل را دارد. برای بلند کردن بارها در ساحل هم کاربرد دارد.

عنج: ← انچ

غُراب: (Steamboat) هر نوع کشتی غیرسنتی. اصلاً به معنی کشتی اروپایی (شاید با واژهٔ کاراول اروپایی مربوط باشد.)

غراب شیطان: کشتی اسرارآمیزی که برخی مدعی دیدن آن هستند.

فانوس دیره: (س: فانوس دیره) فانوسی که برای روشن کردن صفحهٔ قطب‌نما در شب به کار می‌رفت. معمولاً دوتا بود و با نفت کار می‌کرد. سدیدالسلطنه می‌گوید با روغن کنجد کار می‌کرد.

فُرما: (Template) الگوی مقطع بدنهٔ کشتی. (Formaدر پرتغالی)

فرمان: ← فُرما

فورما: ← فُرما

فِلس: (س: فِلس) (Mast-Step) قطعهٔ چوبی برای نگه داشتن پایهٔ دکل.

قایم: (س: گایِم) (Kevel) دو تیر عمودی چوبی با قاعدهٔ مربع در دو طرف عقب نزدیک لبهٔ نیم. (در عربی قائم)

قُب: (Mast Cap) نوک دکل.

قَدَف: (Capsize) واژگون شدن کشتی پس از یک‌بُردی شدن.

قمبار: ← کمبار

کامره: راه ورود به خَن، یکی جلو یکی عقب (Camara در پرتغالی) ـ آن‌چه که سدیدالسلطنه کمره می‌گوید شاید همین باشد.

کانه: (س: کانه) (Yoke) تیر افقی روی سکان.

کَبِن: (Wheelhouse) از واژهٔ لاتین کابین که اخیراً در لَنج‌های موتوری روی دَبوسه می‌سازند. در بوشهر به آن قماره می‌گویند که خود از کمرا به معنی اتاق آمده است.)

کَتَر: (Cutter) قایق کوچک برای رفتن به ساحل. (از واژهٔ Cutter انگلیسی.)

کَتَل: ← کَتَر

کَچه: میخ‌هایی که موقتاً تخته‌ها را کنارِ هم نگه می‌دارد.

کَرو: ← حلقهٔ لنگر

کَسِر: لبهٔ چوبی کشتیل که نمی‌گذارد آبِ روی آن به داخل کشتی بریزد.

کشتیل: (س: کِشسیل) (Forecastle) مثل نیم ولی در جلو.

کَلب: (س: چَلْپ) (Cat-Beam) تیر افقی کوتاهِ جلوی کشتی.

کَلفات: (Caulk) درزگیرها. (Calafeto یا Calafate در پرتغالی.)

کلیت: تکیه‌گاه پارو در قایق پارویی.

کُمال: هر وسیلهٔ زاویه‌یاب مانند سِکستان و کواتر و غیره.

کَمبار: به معنی لیف نارگیل. به طناب‌ها و بندهایی از این جنس می‌گویند. (در

بوشهر: کَمبال)

کمر: ردیف تختهٔ کلفت‌تر از دیگر تخته‌های بدنه تقریباً در سطح آب.

کَنخه: (س: کَنخه) (Tye) طنابِ وسط پَروند که بند بَسهٔ بالابرنده به آن بسته می‌شود و در اصطلاح به آن پَروندکَنخه‌شده می‌گویند.

کوروا: قطعهٔ زانویی چوبی بین تَلبیس و سوار. (Curva در پرتغالی.)

کوری: دستهٔ بیست‌تاییِ چوب چَندل.

کِیت: (Davits) نام هر یک از دو تیر خمیده (معمولاً آهنی) که ماشُوِه را به آن می‌آویزند. (احتمالاً از قید عربی گرفته شده است.)

گابیه: (Topsail) بادبان کوچک بالای بادبان اصلی.

گایِم: ← قایم

گُبر: مُغار یا اِسکِنه با مقطع گرد.

گَربه: مَشک آب.

گِرهاف: (Sleeve) یکی از اجزای حَلج.

گُفال: از قُفال عربی به معنی دورهٔ دریابند یعنی دوره‌ای که سفر انجام نمی‌شود.

گِفَست: تیرهایی که برای به آب انداختن جهاز به پهلوی آن می‌بستند و روی آن‌ها بار می‌گذاشتند تا کشتی به یک طرف مایل شود.

گُفلِه: (س: گلفه) چوب‌های قائم که زیر ترازه قرار دارد.

گُفلِه: نر و مادگی که در بیس و تیرِ سینه و دُم درمی‌آورند تا به جلو و عقب حرکت نکنند.

گُفیه: (س: گوفیه) (Block) قرقره چوبی.

گَلاّف: (Shipwright) کارگر کشتی‌ساز.

گَندی: سطح پشت بَغَله که با کنده‌کاری تزیین می‌شد. (شاید همان گَندیل باشد.)

گَندیل: (س: قندیل) (Quarter Gallery) اتاق عقب بَغَله و غیره. قندیلی که سدیدالسلطنه می‌گوید زولی (آبریزگاه) است.

گوش: (س: یوش) (Sail Tack) گوشهٔ جلوی بادبان.

لاحِم: (س: لاحِم) جهازی که به گِل نشسته یا روی ماسه است.

لاکی: قطعات کوچکِ تخته که موقتاً تخته‌های اصلی را کنار هم نگه می دارد.

لایِح: (س: لایِح) (Sheet) بند مهار دامَن بادبان.

لنگر: (Grapnel) لنگری با چهار یا پنج ناخن.

ماجاو: حصیری از ساقه‌های برگ نخل که روی دراف‌ها می‌اندازند.

ماچله: هزینه‌های مصرفی خدمهٔ کشتی.

ماده: (Gudgeon) یکی از سه جزء لولای سکان. اجزای دیگر نر و مِنحاز است.

ماکری: هر قطعهٔ کوچک چوبی که تکیه‌گاه تیرها و دستورها است.

مالِچ: (س: مالِچ) (Garboard) اولین ردیف تخته‌های بدنه بالای بیس.

مانده: داربست موقت که برای نگه داشتن میل سینه و میلِ دُم برپا می‌شود.

مَچ ۱: (Bill) ناخن پاوَره.

مَچ ۲: (Fluke) ناخن لنگر.

مِح: طنابی که داخل لبهٔ بادبان می‌دوزند.

مُخاتِف: بندهای بین جامع و عُبیدار.

مرزاب: (س: مرزاب) سوراخی در بدنه که آب کِشسیل و سطحه از آن بیرون می‌ریزد.

مَشیات: (س: مَشای) (Carling) تیرهای کِلفت در دو طرفِ جالی که دکل را نگه می‌دارد.

مَشیاد: ← مَشیات

مقسمی: ← مِکسَمی

مِکسَمی: (Toggle) چوب مدور و کوتاهی که زیر هر گفیه با حلقهٔ دَلکه درگیر می‌شود و عَگوس‌ها را نگه می‌دارد.

مِنجی: نوعی جهاز هندی.

مِنحاز: (س: مِنحاز) تکیه‌گاه فلزی نوک نری که زیر آن نصب می‌شود. سدیدالسلطنه می‌گوید مانند عَطفه است که صحیح نیست.

مَنگَر: اسکنه کشتی‌سازی.

مول: دائمی، ثابت. (مانند میخ مول، دامن مول.)

میداف: ← جداف

میل: (س: میل) تیرِ دُم و سینه.

میل ۲: میل دریایی برابر با ۱۸۵۲ متر.

میل دوم: تیر اصلی در پاشنهٔ کشتی. (عرب‌ها و بوشهری‌ها به آن میل تَفَر می‌گویند.)

میل سینه: تیر اصلی در سینهٔ کشتی.

میون: ← اوزال میون

ناخدا: (Captain) ناخدای کشتی. (از ناوخدا در فارسی که عرب‌ها به آن نوخذة می‌گویند.)

ناعِمی: قیدهای چوبی موقت که در زمان ساختن کشتی برای خم کردن مالِچ و دیگر تخته‌های بدنه به آن میخ می‌کنند.

ناکو: نام کشتی طرح پاکستانی در بوشهر.

نالیه: (Nautical Chart)

نَباشه: (س: نَباش) (Yardarm, Jackyard) تیرهایی که برای افزودن به طول پَروند به دو سر آن می‌افزایند.

نَباشهٔ سینه: (س: نباش سینه) نباشهٔ جلوییِ پَروند.

نتّاری: (س: نتّاری) لنگر کوچک‌تر از لنگر اصلی. (سدیدالسلطنه می‌گوید بند کوچکی است که در ساحل به لنگر می‌بندند.)

نر: (Pintle) یکی از سه جزء لولای سکان. اجزای دیگر ماده و مِنحاز است.

نَصّاب: نام دو قطعهٔ چوبی است که پس از نصب فِلس بر دو طرف آن روی بیس کوبیده می‌شود تا به چپ و راست حرکت نکند. (عرب‌ها آن را نشاب می‌گویند.)

نفس شراع: (س: نفس شراع) بندی برای کنترل بادبان.
نَهمه: آوازِ کار که نَهیم می‌خواند.
نَهیم: جاشوی خوانندهٔ آواز کار روی کشتی. (نَهیم‌ها معمولاً دو نفر بودند.)
نوره: مخلوط پیه و آهک که به بخش آبخور کشتی می‌زنند. (چونه یا شونه هم می‌گویند.)
نول: کرایهٔ حمل بار با کشتی.
نیم: (س: نیم) (Poop) عرشه کوچک در عقب کشتی که روی عرشه اصلی می‌سازند.
نیم رِل‌دار: عرشهٔ کوچک‌تر از نیم و روی آن که حفاظ یا ریل (Rail) دارد و ناخدا آن‌جا می‌نشیند.
نیم کوچک: ← نیم رِل‌دار
وادَرِه: دو شیار موازی روی بیس برای گذاشتن لبهٔ مالِچ‌های چپ و راست.
وَلمه: باد موافق که از سوی دم می‌وزد.
وُلید: (Ship's Boy) پسربچهٔ خدمتکار کشتی.
یاهوم: (Run) حالتی از بادبان که بادِ پشت را می‌گیرد.
یک‌جنبو: کشتی‌ای که به خاطر سنگین‌شدن یک طرفِ آن کج شده است.
یمه: ← جمه
یوره: بندی که جلوی پَروند را به پایین می‌کشد.

علاوه بر واژه‌هایی که در رسالهٔ *۱۲۵ اصطلاح کشتی* اثر سدیدالسلطنه آمده، این واژه‌ها هم در رسالهٔ سدیدالسلطنه به کار رفته که ما چیزی از آن‌ها درنیافتیم و معنایی که آورده‌ایم از متن سدیدالسلطنه برمی‌آید:

بالدی: سطلی برای کشیدن آب.
بَیرَش: سَنگَل

تَیسیر: باد وَلمه.

خد: دو چوب است زیر گب.

خراش: بندی که دستور را به کَلب می‌بندد.

دامن: عالی

دامن مول: گفیه‌ای که درکه با آن به دامن وصل است.

دحل: پهلوی کشتی.

دو لنکه: چیزی مثل عَطفه.

روده: نام دو گفیه که فَرمَن را بالا می‌کشند. احتمالاً دو قرقره داخل دکل را می‌گوید.

زبره: یک نوع چوب مانند مَشای که تیرهای سطحه را بر آن نصب کنند.

سنگرپری: «تخته‌ایست که در تفر کشتی در موقع حیاب است دنده‌های تخته بر آن کوبند.»

سوار مد: کلی سوار کُلُفتی که دکل به آن تکیه دارد.

سیان دکل: همان زیوارد. البته آن را هم سیان می‌کنند، یعنی پارچه را می‌بندند و رنگ می‌زنند.

صباحی: قرقرهٔ عَلاگی جیب.

کمره: محفظه‌هایی برای ابزارها.

گانه: دیواری جلوی دَبوسه.

گُبِیت: منتهاالیه سینه که فقط برای تزیین است.

مجلای: همان جداف.

مرما: تکان خوردن کشتی.

منتای / متای: نام دیگر تَنُبوه (که صحیح نیست.)

منتیل: بندی که برای محافظت از سرِ دکل به فَرمَن بسته می‌شود (که صحیح نیست).

ویوه: بخشی از بدنهٔ کشتی که از آب بیرون است.

کتاب‌شناسی و منابع

۱. اقتداری، احمد. *از دریای پارس تا دریای چین*. تهران: شرکت تحقیق و انتشار مسائل حمل و نقل، ۱۳۶۴.
۲. اقتداری، احمد. *خلیج فارس*. تهران: شرکت سهامی کتاب‌های جیبی، ۱۳۴۵.
۳. بحری، یعقوب. *تاریخچهٔ لَنج بوم مسی*. بندر کنگ: شهرداری بندر کنگ، ۱۳۸۷.
۴. ابن بطوطه، محمد. *سفرنامهٔ ابن بطوطه*. با ترجمهٔ محمدعلی موحد. تهران: آگاه، ۱۳۷۰.
۵. تقی‌زاده، حسن. *گاهشماری در ایران قدیم*. تهران: کتابخانهٔ طهران، ۱۳۱۶.
۶. حسن، هادی. *سرگذشت کشتیرانی ایرانیان*. تدوین توسط احمد اقتداری. با ترجمهٔ امید اقتداری. موسسهٔ انتشارات امیرکبیر، ۱۹۲۸.
۷. حورانی، جرج ف. *دریانوردی عرب در دریای هند*. با ترجمهٔ محمد مقدم. تهران: کتابخانهٔ ابن سینا، ۱۳۳۸.
۸. رامهرمزی، بزرگ ابن شهریار. *عجایب‌الهند*. با ترجمهٔ محمد ملک‌زاده. تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۸.

۹. رضا، عنایت‌الله. ابن‌ماجد. جلد ۴، *دایرةالمعارف بزرگ اسلامی*. تهران: مرکز دایرةالمعارف بزرگ اسلامی، ۱۳۷۷.

۱۰. شاه‌حسینی، ابراهیم و بینا، احمد. *واژه‌نامهٔ دریانوردی*. تهران: مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۶۵.

۱۱. قائم‌مقامی، جهانگیر. *اسناد فارسی، عربی و ترکی در آرشیو ملی پرتغال دربارهٔ هرموز و خلیج فارس*. تهران: ستاد بزرگ ارتشتاران، ۱۳۵۴.

۱۲. کرزن، جرج ن. لرد. *ایران و قضیهٔ ایران*. با ترجمهٔ غلامعلی وحید مازندرانی. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۰.

۱۳. لسترنج، گی. *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*. با ترجمهٔ محمود عرفان. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۳۷.

۱۴. مصباح‌زاده، عباس. *سالنمای فارسی اودئیل ۱۳۸۸*. تهران: اقبال، ۱۳۸۷.

۱۵. مصباح‌زاده، عباس. *سالنمای فارسی*. تهران: چاپ و انتشارات اقبال، ۱۳۸۸.

۱۶. رضازاده ملک، رحیم. *زیج ملک*. تهران: گلاب، ۱۳۸۰.

۱۷. نشأت، صادق. *تاریخ سیاسی خلیج فارس*. تهران: شرکت نسبی کانون کتاب، ۱۳۴۴.

۱۸. نوربخش، حسین. *بندر کُنگ شهر دریانوردان و کشتی‌سازان*. تهران: مؤلف، ۱۳۷۴.

۱۹. نوربخش، حسین. *دریانوردی در ایران*. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی، ۱۳۸۲.

۲۰. نوربخش، حسین. *فرهنگ دریایی خلیج فارس*. تهران: مؤسسهٔ انتشارات امیرکبیر، ۱۳۸۱.

۲۱. ویلسون، آرنولد تالبوت. *خلیج فارس*. با ترجمهٔ محمد سعیدی. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۸.

۲۲. الحجی، یعقوب یوسف. *صناعة السفن الشراعیة فی الکویت*. کویت: مرکز البحوث و الدراسات الکویتیة، ۲۰۰۷.

۲۳. الحجی، یعقوب یوسف. *فتح الخیر*، کویت: موسسة الکویت لتقدم العلمی، ۲۰۰۰.

۲۴. النصاری، احمد. *دلیل الاسفار للنوخدا والبحار*، قم، ۱۴۱۸.

۲۵. ابن‌ماجد، شهاب احمد. *کتاب الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد*. تدوین و حاشیه‌نویسی از احمد اقتداری، با ترجمهٔ امید اقتداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۷۲.

۲۶. مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد. *احسن التقاسیم*، با ترجمهٔ علی‌نقی منزوی، جلد ۲. شرکت مؤلفان و مترجمان، ۱۳۶۱.

۲۷. گفت‌وگوی نویسنده با استاد محمدعلی یحیی اهل پی‌پُشت در لافت.

۲۸. گفت‌وگوی نویسنده با راشد پَرو، از گَلّافان اهل پی‌پُشت.

۲۹. گفت‌وگوی نویسنده با موسی غلامپور، بازماندهٔ رویداد غرق بوم مسی.

۳۰. گفت‌وگوی نویسنده با محمد ابراهیمی، بندر کنگ، ۲۰۰۹.

۳۱. گفت‌وگوی نویسنده با عبدالرحمن بابو، بندر کنگ، ۲۰۰۹.

۳۲. گفت‌وگوی نویسنده با محمدعلی هندی، بندر کنگ.

منابع به زبان انگلیسی:

33. Abdul Sheriff. C. Hurst & Company, *Dhow Cultures of the Indian Ocean: Cosmopolitanism, Commerce and Islam*, London, 2010.

34. Agius, Dionisius A., *In the Wake of the Dhow*, Reading: Garnet Publishing Limited, 2002.

35. Agius, Dionisius, *Classic ships of Islam: from Mesopotamia to the Indian Ocean*, Leiden: E. J. Brill, 2008.

36. Alden, John R., Dennis Heskel, Richard Hodges, Gregory A. Johnson, Philip L. Kohl, Manfred Korfmann, C. C. Lamberg-Karlovsky, A. Le Brun, F. Vallat, Louis D. Levine, Ronald T. Marchese, James Mellaart, Hans J. Nissen, Jim G. Shaffer, Trevor Watkins. *Trade and Politics in Proto-Elamite Iran.* Current Anthropology (The University of Chicago Press on behalf of Wenner) vol. 23, pp. 613-640, No.6, 1982

37. Al-Qasimi, Sultan Bin Muhammad, *The Gulf in historic maps: 1493-1931*, Privately Published, 1996.

38. Barnes, Ruth, David Parkin, *Ships and the Development of Maritime Technology on the Indian Ocean,* New York: Routledge Curzon, 2002.

39. Blackburn, Graham, *The Overlook Illustrated Dictionary of Nautical Terms*, Woodstock, New York: The Overlook Press, 1981.

40. Durant, Will, *The Story of Civilization*, New York: Simon & Schuster, 1935.

41. Flecker, Michael, *A 9th-Century Arab or Indian Shipwreck in Indonesian Waters*, International Journal of Nautical Archaeology, Volume 29 (2) (2000).

42. Floor, Willem, *The Persian Gulf: A Political and Economic History of Five Port Cities, 1500-1730*, Washington D.C.: Mage Publishers, 2006.

43. Hasan, Hadi, *A History of Persian Navigation,* London: Methuen and Co., 1928.

44. Hawkins, Cliford W. *The Dhow*, Lymington: Nautical Publishing Co., Ltd., 1977.

45. Hourani, George F., *Arab Seafaring in the Indian Ocean*, Prinston, 1951.

46. http://en.wikipedia.org/wiki/Arabian_nights

47. http://en.wikipedia.org/wiki/Bandar

48. http://en.wikipedia.org/wiki/Cantino_Planisphere

49. http://en.wikipedia.org/wiki/Clinker_built

50. http://en.wikipedia.org/wiki/Fra_Mauro_map

51. http://en.wikipedia.org/wiki/Jia_Dan

52. http://en.wikipedia.org/wiki/Navigation_Light

53. http://en.wikipedia.org/wiki/Sofala

54. http://www.combinedfleet.com/1-27.htm

55. http://www.dibache.com/text.asp?cat=428id=987

56. http://www.fordham.edu/halsall/ancient/arrian_bookVIII_India.html

57. http://www.gutenberg.net/etext/10636
58. http://www.jewelofmuscat.tv
59.http://www.monstersandcritics.com/news/india/features/article_1353477.php/They_never_build_a_ship_they_craft_it_in_Kerala(2010 دستیابی در)
60. http://www.naval_history.net/xDKWD_EF1942a
61. http://www.nizwa.fr/en (2010 دستیابی در) .
62. Jewel of Muscat, http://www.jewelofmuscat.tv/ (2010 دستیابی در)
63. Jobson, Gary, *Sailing Fundamentals*, New York: Fireside, 1998.
64. Johnstone, Paul. *The Sea-craft of Prehistory.* New York: Routledge, 1988.
65. Kaplan, Marion. *Twilight of the Arab Dhow. National Geographic Magazine*, September 1974: 330-346.
66. Kaplan, Robert D. 2009. http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2009/05/pakistan-8217-s-fatal-shore/7385/2/ (2010 دستیابی در)
67. Lockhart, Laurence. *Nadir Shah's Campaigns in Oman*, 1737-1744." Bulletin of the School of Oriental Studies, University of London (Cambridge University Press) Vol. 8, No. 1 (1935).
68. Mohebbi, Parviz. *A Persian Nautical Glossary from ca. 1900.* Iran (British Institute of Persian Studies) 34 (1996): 129-133.
69. Mott, Lawrence V. *The Development of Rudder, A.D. 100-1600: A Technological Tale.* Texas A&M University, 1991.
70. Pâris, François-Edmond. *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens ou Collection des navires et pirogues construits par les habitants de l'Asie, de la Malaisie, du Grand Océan et de l'Amérique dessinés et mesurés pendant les voyages autour du monde de l'Astrola.* Paris: Arthus Bertrand, 1841.
71. Severin, Tim. *The Sindbad Voyage.* New York: G. P. Putnam's Sons, 1983.
72. T. M. Johnstone, J. Muir. *Some Nautical Terms in the Kuwaiti Dialect of Arabic. Bulletin of the School of Oriental and African Studies* (Cambridge University Press) 27, pp. 299-332, No.2, 1964
73. They never build a ship: they craft it in Kerala, 2010.
74. Tsinghua Tongfang Knowledge Network Technology Company, A Survey of Sassanian Silver Coins Found in China. http://en.cnki.com.cn/Article_en/CJFDTOTAL-KGXB197401004.htm (2010 دستیابی در)
75. UNESCO. World Digital Library. 2011. http://www.wdl.org/en/
76. Villiers, Alan. *Sons of Sinbad.* Second. New York: Charles Scribner's Sons, 1940, 1968.
77. Williamson, David Whitehouse and Andrew, *Sasanian Maritime Trade.* Iran (British Institute of Persian Studies) Vol. 11 (1973): pp. 29-49.